PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X

SP

45

DROGI
DO NIEPODLEGŁOŚCI

ZŁOTA ZAŁOGA

RUSŁAN W MIELCU

T-10 [Su-27] Z BLISKA

● (1928) ● 1988–11–06

CENA 70 zł

SKRZYDLATA POLSKA

Pierwszy śmigłowiec PZL Sokół w wersji sanitarnej, przeznaczony dla Wojewódzkiego Ośrodka Kardiochirurgii w Zabrzu. Dokładniej sanitarnego Sokoła pokażemy w numerze następnym.

Zdjęcie: LECH ZIELASKOWSKI

Z LOTU PO KRAJU

60-LECIE WOJSKOWEGO INSTYTUTU MEDYCYNY LOTNICZEJ

20 października br. odbyło się uroczyste posiedzenie Rady Naukowej Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej w Warszawie. W posiedzeniu uczestniczyli członkowie kierownictwa KC PZPR i MON, Ministerstwa Zdrowia i Opieki Społecznej, przedstawiciele instytutów naukowych i akademii. Przybyli również komendanci instytutów z państw socjalistycznych.

Komendant WIML płk prof. **Stanisław Barański** odczytał list nadesłany z okazji jubileuszu przez gen. armii **Wojciecha Jaruzelskiego**, w którym Zwierzchnik Sił Zbrojnych PRL wyraził pracownikom instytutu podziękowanie za dotychczasową owocną służbę. Życzę — czytamy w liście — aby instytut rozwijał się nadal na miarę potrzeb współczesnej techniki lotniczej. Życzę pomyślności w pomnażaniu dorobku polskich skrzydeł ku chwale naszego wojska i socjalistycznej Polski.

Grupie pracowników WIML nadano tytuły naukowe.

Tytuł Zasłużonego Lekarza PRL otrzymał płk prof. **Bolesław Bembnowski**, Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski uhonorowano płk. **Zbigniewa Gierowskiego**, Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski — ppłk. **Jerzego Haltera**.

Tego samego dnia otwarto, zorganizowane na terenie WIML, muzeum medycyny lotniczej.

JERZY ZYCH — WICEPREZYDENTEM FAI

13 października br. na 81 Konferencji Generalnej FAI w Sydney (Australia) prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. pil. **Jerzy Zych** wybrany został wiceprezydentem Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI).

ZLOT MOTOLOTNIOWY W LUBLINIE

W Aeroklubie Lubelskim, w dniach 14—16 października br. odbył się I Motolotniowy Zlot Polski Wschodniej. Startowało 9 zawodników z Krosna, Łodzi, Poznania i Warszawy. Rozegrano dwie konkurencje nawigacyjne po trasach trójkątów 24 i 18 km (regularność przelotu, odnajdywanie znaków) oraz konkurencję lądowań. Zlot wygrał **Alojzy Dernbach** przed **Tomaszem Królikiewiczem** (obaj z Warszawy) i **Lechem Molewskim** z Poznania.

15 LAT LOTNICZEGO KOŁA ZBoWiD

Kombatanci lotnictwa polskiego spotkali się na zebraniu sprawozdawczo-wyborczym Koła ZBoWiD przy PLL LOT, które odbyło się 15 października br. w Klubie Instytutu Lotnictwa w Warszawie. Powstałe w lutym 1973, jedyne w kraju lotnicze koło ZBoWiD, liczy 15 lat. Jego pierwszym prezesem był obecny wiceprezes **Jerzy Ziółkowski**. Koło skupia 270 kombatantów, w tym 21 kobiet, w większości pracowników PLL LOT i PP Porty Lotnicze. Seniorami koła są lotnicy: **Ludwik Cybulski** i **Ludwik Tokarczyk**.

W dyskusji i w uchwale zebrania uznano za dobre dotychczasowe działania koła: zintegrowanie środowiska lotniczego w ZBoWiD, a także pracę seniorów lotnictwa wśród młodzieży. Z inicjatywy koła w Zespole Szkół Technicznych (uczy m.in. przyszłych pracowników PLL LOT) utworzono Koło Miłośników Lotnictwa, wyszkolono 18 pilotów szybowcowych i 6 spadochroniarzy. Z inicjatywy komisji historycznej koła utworzono Centralny Klub Miłośników Historii Lotnictwa i zespół historyczny obchodów 60-lecia PLL LOT. Za szczególnie pożądane uznano zwłaszcza badania dotyczące udziału lotnictwa w wojnie 1920.

Gośćmi zebrania byli m.in.: zastępca dyr. PLL LOT ds. przewozowo-handlowych **Zbigniew Dąbkowski** i płk w st. spocz. pil. **Witold Łokuciewski** z Zarządu Warszawskiego ZBoWiD, który udekorował kombatanta **Stefana Krzywdzińskiego** Krzyżem Oficerskim Orderu Odrodzenia Polski. Grupa seniorów — na wniosek koła — otrzymała awanse do wyższych stopni podoficerskich. Zasłużeni w działalności koła, w tym przewodniczący Warszawskiego Klubu Seniorów Lotnictwa **Włodzimierz Wilanowski** otrzymali dyplomy. Płk **Kazimierz Wierzbicki**, który przez 3 kolejne kadencje pełnił obowiązki prezesa, w uznaniu zasług został wyróżniony tytułem honorowego prezesa koła lotniczego ZBoWiD.

ZMARLI

11 września 1988 w Warszawie, mgr **HENRYK ORZECHOWSKI**, wieloletni pracownik działu zagranicznego Polskich Linii Lotniczych LOT.

24 września 1988, w wieku 56 lat, **ALOJZY TRZPIL**, inżynier, długoletni, zasłużony pracownik Polskich Linii Lotniczych LOT.

17 października 1988, w wieku 57 lat **TADEUSZ ŚLIWAK**, podpułkownik pilot, doktor medycyny, pracownik naukowy Wojskowego Instytutu Medycyny Lotniczej w Warszawie, zasłużony oficer-lekarz, pilot I klasy. Wyróżniający się pilot szybowcowy, uczestnik szybowcowych mistrzostw Polski, wybitny pilot w akrobacji szybowcowej, zwycięzca zawodów w akrobacji szybowcowej, uczestnik wielu pokazów w kraju i za granicą, posiadacz złotej odznaki szybowcowej z trzema diamentami, działacz lotnictwa sportowego. Między innymi odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski. Pochowany 24 października 1988 na cmentarzu powązkowskim (d. wojskowym) w Warszawie.

OSTATNI TERMIN — 10 LISTOPADA

Osoby zainteresowane prenumeratą naszego czasopisma ze zleceniem wysyłki za granicę informujemy, że RSW Prasa-Książka-Ruch, Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO XV Oddział w Warszawie nr 1658-201045-130-11 wykonuje taką usługę.

Cena prenumeraty na rok 1989 z dostawą pocztą zwykłą wynosi:

kwartalnie — 1 365 zł
półrocznie — 2 730 zł
rocznie — 5 480 zł

Koszty dostawy pocztą lotniczą zależą od kraju zamieszkania odbiorcy.

Szczegółowe informacje można uzyskać pod ww. adresem lub telefonicznie pod numerem 20-12-71, wewn. 577, 508 i 507.

Prenumeratę za granicę na rok 1989 „Skrzydlatej Polski" przyjmuje CKPiW do 10 listopada 1988.

W NASTĘPNYM NUMERZE

- SANITARNY PZL SOKÓŁ
- SYMULATOR PZL I-22
- PAMIĘTNY ROK 1918
- PIERWSZE SZKOŁY PILOTÓW
- RZESZOWSKIE RAJDY
- GiB: ALBATROS CXII

LAUREACI NAGRÓD MINISTRA OBRONY NARODOWEJ

Minister obrony narodowej na wniosek Komisji Nagród MON przyznał w jubileuszowym roku 45-lecia ludowego Wojska Polskiego nagrody i wyróżnienia naukowcom i twórcom kultury. Wśród wielu nagrodzonych i wyróżnionych znaleźli się także przedstawiciele lotnictwa.

W dziedzinie historii wojen i wojskowości nagrodę II stopnia otrzymał płk dr **Izydor Koliński** — za książkę „Lotnictwo Polski Ludowej 1944—1947"; natomiast wyróżnienie — płk dr **Antoni Bogusław Szcześniak** — za książkę „Wojskowy Instytut Medycyny Lotniczej".

W dziedzinie nauki i postępu techniczno-organizacyjnego nagrodę honorową otrzymał zespół w składzie: płk w st. spocz. dr inż. **Benedykt Boliński**, płk dr inż. **Edmund Cichosz** (pośmiertnie), płk dr inż. **Paweł Dzierżanowski**, płk prof. dr hab. inż. **Zbigniew Dżygadło**, płk dr inż. **Wiesław Górski**, mgr inż. **Kazimiera Górska**, mgr inż. **Walerian Kordziński**, płk w st. spocz. **Mieczysław Łyżwiński**, płk prof. dr hab. inż. **Robert Staniszewski** (pośmiertnie), płk w st. spocz. dr inż. **Zdzisław Stelmaszczyk**, płk prof. dr hab. inż. **Stefan Szczeciński**, płk prof. dr hab. inż. **Stanisław Torecki**, płk dr inż. **Ryszard Wiatrek**, płk w st. spocz. dr inż. **Jerzy Otyś** — za cykl książek „Napędy lotnicze"; nagrodę I stopnia zespół w składzie: inż. **Leonard Niedziński**, inż. **Antoni Łotyszonok**, mgr inż. **Zbigniew Czekała**, mgr inż. **Andrzej Zegan**, inż. **Janusz Kołodziej**, inż. **Zygmunt Dębiński**, ppłk mgr inż. **Stefan Boniuk**, płk mgr inż. **Franciszek Michalski**, płk mgr inż. **Sławomir Ramel**, mgr inż. **Barnaba Piechal** — za opracowanie urządzenia radiolokacyjnego oraz zespół w składzie: dr inż. **Wiesław Klembowski**, doc. mgr inż. **Ryszard Dobies**, mgr inż. **Włodzimierz Paluch**, mgr inż. **Janusz Kołosiński**, płk inż. **Tadeusz Mikoś**, mgr inż. **Romuald Szelenbaum**, dr inż. **Waldemar Wiżner**, ppłk mgr inż. **Eugeniusz Nicałek**, inż. **Andrzej Gliszczyński**, techn. **Zygmunt Szczerkowski** — za opracowanie zestawu radiolokacyjnego; nagrodę II stopnia zespół w składzie: płk dr inż. **Wiesław Górski**, płk dr inż. **Józef Romanowski**, mgr inż. **Jerzy Aleksander Dróżdż**, mgr inż. **Irena Teodozja Dobosz**, mgr inż. **Zdzisław Szawłowski**, mgr inż. **Ryszard Bekiesiński**, mgr inż. **Antoni Rusinowski** — za opracowanie środka smarowego do silników lotniczych; zespół w składzie: ppłk dr inż. **Jan Stoch**, ppłk mgr inż. **Stanisław Wnuczek**, ppłk mgr inż. **Kazimierz Banasiak**, płk dr inż. **Mikołaj Fołtyniewicz**, ppłk mgr inż. **Antoni Jędrzejek**, ppłk dr inż. **Zbigniew Poniatowski**, kmdr w st. spocz. mgr inż. **Leopold Wolski**, płk dr inż. **Tadeusz Majewski**, płk doc. dr inż. **Stanisław Janke** — za opracowanie automatycznego systemu pomiaru sygnałów radiolokacyjnych; zespół w składzie: mgr inż. **Andrzej Paliński**, mgr inż. **Witold Dereń**, inż. **Andrzej Gąsior**, mgr inż. **Florian Cholewczyński**, płk mgr inż. **Tadeusz Ciemski**, ppłk mgr inż. **Jacek Gołębiowski**, ppłk inż. **Jan Żmuda**, techn. **Piotr Richert** — za opracowanie radiolatarni lotniskowej; zespół w składzie: płk dr inż. **Mieczysław Szymański**, płk dr inż. **Stanisław Konopka**, płk mgr inż. **Andrzej Niwiński**, płk mgr inż. **Ryszard Skomski**, płk mgr inż. **Zdzisław Tomczyk**, ppłk inż. **Jerzy Derwisiński**, inż. **Józef Dziedzic**, inż. **Zenon Niedźwiecki** — za opracowanie i wdrożenie hydraulicznej oczyszczarki lotniskowej; nagrodę III stopnia zespół w składzie: płk w st. spocz. mgr inż. **Stanisław Stasiewicz**, płk inż. **Zygmunt Stępień**, płk rez. mgr inż. **Stanisław Dziurski**, kpt. techn. **Wiesław Miciński**, inż. **Stanisław Bogdan** — za opracowanie systemu nowych urządzeń dla samolotów wojskowych; zespół w składzie: płk mgr inż. **Alfred Pondo**, płk mgr inż. **Stanisław Domagała**, płk nawig. **Wiesław Okoń**, ppłk inż. **Andrzej Szerypo**, ppłk mgr **Andrzej Habrzyk**, ppłk inż. **Piotr Żuchowicz**, mgr **Włodzimierz Raczyński**, techn. **Włodzimierz Janicki** — za opracowanie podsystemu obliczeń nawigatorskich oraz wyróżnienie zespół w składzie: ppłk dr inż. **Ryszard Szczepanik**, ppłk mgr inż. **Tadeusz Kaczyński**, ppłk mgr inż. **Andrzej Bałdys**, inż. **Zbigniew Drążek** — za opracowanie technologii renowacji łopatek sprężarek turbinowych silników lotniczych.

W dziedzinie nauk społecznych i ekonomicznych wyróżnienie — płk doc. dr hab. **Piotr Pokinko** — za książkę „Sprawność percepcyjna pilota i metody jej kształtowania w procesie szkolenia lotniczego".

W dziedzinie medycyny wojskowej nagrodę II stopnia zespół w składzie: ppłk dr inż. **Marek Cieciura**, mjr mgr inż. **Grzegorz Kozakiewicz**, mgr **Ewa Kuśnierz**, mgr **Włodzimierz Kuzak** — za opracowanie systemów wspomagających działalność orzeczniczo-lekarską medycyny lotniczej.

W dziedzinie plastyki nagrodę II stopnia — mgr **Krystyna Mieszkowska-Dalecka** — za cykl tkanin artystycznych, a w szczególności za dzieła „Drogi do zwycięstwa", „Śmigłowce lotnictwa WP".

Z LOTU PO ŚWIECIE

● **ZSRR.** Dziennik „Prawda" poinformował, że w Biurze Konstrukcyjnym im. Andrieja Tupolewa, kierowanym przez syna znakomitego konstruktora Aleksieja Tupolewa, powstaje pasażerski samolot komunikacyjny nowej generacji Tu-204, przeznaczony do obsługi tras od 3 500 do 4 000 km i obliczony na 241 pasażerów. Według opinii specjalistów radzieckich ma on charakteryzować się mniejszym o 35% zużyciem paliwa w porównaniu z Tu-154M, a o 50% w porównaniu z pozostałymi użytkowanymi obecnie przez Aeroflot samolotami komunikacyjnymi. Dobiega końca budowa prototypu Tu-204, którego oblot spodziewany jest jeszcze w roku bieżącym. Przypuszcza się, że Tu-204 prezentowany będzie w 1989 na Międzynarodowym Salonie Lotniczym i Astronautycznym w Paryżu.

● **RFN.** Pierwsze wyszkolone przez Lufthansę pilotki komunikacyjne, Evi Lansmann i Nicola Lunemann, zaczęły latać jako drugie pilotki w komunikacyjnych samolotach odrzutowych średniego zasięgu.

● **WIELKA BRYTANIA/SINGAPUR.** Linie British Airlines i Singapore Airlines otworzyła obsługiwaną wspólnie raz w tygodniu przez Boeing 747-200 linię towarową między Londynem a Singapurem.

● **WŁOCHY/BRAZYLIA.** Pierwsze kadłuby i części do montowanych brazylijsko-włoskich samolotów bojowych AMX zostały samolotem transportowym brazylijskich linii lotniczych DC-10 przewiezione z Turynu do Sao Jose dos Campos. Tym samym samolotem w drodze powrotnej zakłady Embraer przesłały swym włoskim partnerom, zakładom Aeritalia i Aermacchi, skrzydła do produkowanych przez nich samolotów.

● **FILIPINY.** Linie lotnicze Phillippine Airlines otrzymały pierwsze z siedmiu zamówionych egzemplarze samolotu komunikacyjnego Fokker-50, pozostałe dostarczone zostaną do czerwca 1989.

● **USA.** Przy podchodzeniu do lądowania w bazie sił powietrznych Wurtsmith, w stanie Michigan, rozbił się samolot-cysterna do tankowania paliwa KC-135A. 6 osób zginęło, 10 zostało rannych.

● **AUSTRIA.** Rząd austriacki nie dał zgody amerykańskim liniom lotniczym Pan Am na obsługę bezpośredniego połączenia lotniczego pomiędzy Berlinem Zachodnim a Wiedniem, pomimo że attaché lotniczy czterech mocarstw zaopiniowali tę sprawę pozytywnie.

● **NRD.** Spadochroniarka klubu sportowego Dynamo, Jens-Uwe Lasotta, wykonała podczas treningu w ośrodku Halle-Oppin swój pięciotysięczny skok spadochronowy z samolotu.

● **USA.** W Ohio trwają loty doświadczalne małego, ulepszonego sterowca Goodyear GZ-22 „Spirit of Akron" napędzanego dwoma silnikami Allison 250-317C o mocy 307 kW (420 KM) z pochylanymi kierunkowo i pionowo śmigłami w osłonach pierścieniowych. Masa całkowita sterowca w locie — 6,8 t; długość — 63 m, największa średnica — 14 m, pojemność — 7 017 m³. Gondola kompozytowa (podwieszona) o długości 10,6 m zabiera 9 pasażerów. Prędkość 75—105 km/h. Obecnie projektuje się budowę 2,5 razy większego sterowca demonstracyjnego „Sentinel 5000" o długości 129 m, na co przeznacza się 69,9 mln dolarów. Sterowce tego typu ujęte są w programie budowy sieci patrolowej zastępującej samoloty wczesnego ostrzegania AWACS.

● **SZWECJA.** Szwedzki koncern SAAB opracował urządzenie pozwalające na sterowanie podchodzącymi do lądowania samolotami za pomocą satelity. Pierwszy eksperyment z nowym systemem odbył się 14 października br. na jednym ze szwedzkich lotnisk. Kierowana przez satelitę maszyna wylądowała 4 m od osi drogi lotniczej. SAAB ma zamiar kontynuować prace nad nowym systemem kontroli ruchu lotniczego, który będzie mógł być wykorzystany nie tylko na małych i średnich lotniskach, ale również na najważniejszych trasach międzynarodowych.

● **WŁOCHY.** Samolot ugandyjskich linii lotniczych B.707 rozbił się 17 października w gęstej mgle podczas podchodzenia do lądowania na rzymskim lotnisku im. Leonardo da Vinci w Fiumicino. Na pokładzie samolotu, który leciał z Londynu do Entebbe w Ugandzie, przez Rzym, znajdowały się 52 osoby; 28 zginęło na miejscu a dwie zmarły po przewiezieniu do szpitala.

● **USA.** Znany konstruktor rekordowego samolotu Voyager B. Rutan przygotowuje nową, własną konstrukcję samolotu z napędem tłokowym Pond Racer, który ma być wykonany całkowicie z tworzywa uzyskanego na bazie włókna węglowego. Ma on być napędzany dwoma silnikami japońskimi Nissan VG-30. Konstruktor przygotowuje samolot do zawodów lotniczych w 1989 w Reno i zamierza uzyskać na nim rekord świata prędkości 965 km/h dla tej kategorii samolotów (obecny rekord wynosi 832 km/h).

Samolotowi rajdowi mistrzowie świata, pil. Włodzimierz Skalik — nawig. Ryszard Michalski.

Zdjęcie: Bernard Koszewski

ZŁOTA ZAŁOGA

Wielką niespodzianką tegorocznego sezonu sportowego był złoty medal załogi w składzie WŁODZIMIERZ SKALIK i RYSZARD MICHALSKI, zdobyty w VI Samolotowych Rajdowych Mistrzostwach Świata w Northampton. Debiutując w tak poważnej imprezie częstochowsko-łódzka załoga w bardzo trudnej rywalizacji pod brytyjskim niebem wykazała nie tylko wysokie umiejętności ale także wielką odporność i hart ducha. Skalik i Michalski w pokonanym polu pozostawili czołówkę światową, w tym zaliczanych do najlepszych, doświadczonych i utytułowanych kolegów z reprezentacji Polski.

Jak do tego doszło? Obaj piloci od kilku lat zaliczani są do czołówki krajowej. Na pomysł, by stanowili załogę, kandydującą do mistrzostw świata, wpadł trener Andrzej Osowski, o czym zakomunikował zainteresowanym w marcu tego roku, w Wiśle, podczas obozu kondycyjnego kadry narodowej. W kwietniu na zgrupowaniu treningowym w Lesznie nowa załoga — Skalik jako pilot i Michalski jako nawigator — po raz pierwszy wykonała dwie oceniane przez sędziów treningowe konkurencje rajdowe. W drugiej połowie tego miesiąca latali także podczas zgrupowania w Suwałkach i mimo iż dopiero zgrywali się jako załoga, zajęli drugie miejsce za brązowymi medalistami mistrzostw świata, Wacławem Nyczem i Marianem Wieczorkiem. To był pierwszy sygnał, że stać ich na wiele. W Suwałkach zrodziła się też wstępna decyzja o składzie reprezentacji Polski na rajdowe mistrzostwa świata w Northampton, ale Skalik i Michalski byli jeszcze w odwodzie. Maj i czerwiec zeszły zawodnikom na licznych startach, treningowych i zawodniczych, ale w pojedynkę, zgodnie z wymogami latania precyzyjnego. Obaj prezentowali wysoką formę. Ponownie w załodze spotkali się w lipcu podczas zgrupowania treningowego w Rzeszowie i rozegranych zaraz po nim Ogólnopolskich Rzeszowskich Zawodach Samolotowych im. Zdzisława Dudzika. Zawody wygrali, co zdecydowało o zakwalifikowaniu ich do reprezentacji Polski na mistrzostwa świata.

Gdy 4 sierpnia Michalski stawił się w Northampton, rozgrywano właśnie drugą konkurencję IV Samolotowych Mistrzostw Europy w Lataniu Precyzyjnym, w których uczestniczył jego pilot, Włodzimierz Skalik. Michalski dopingował więc kolegę, a po zakończeniu mistrzostw Europy, z pozostałymi polskimi nawigatorami, którzy przyjechali na mistrzostwa świata, wykonał dwugodzinną trasę zapoznawczą. Na więcej nie było czasu. 8 sierpnia rozpoczęły się VI Samolotowe Rajdowe Mistrzostwa Świata. Angielska mgła spowodowała, że trzeba było bardzo długo czekać na start a konkurencję rozegrano inną, krótszą niż planowano. Zadanie, jakie otrzymali w zamkniętej kopercie dwie minuty przed startem, oczywiście w języku angielskim, zawierało kilka kruczków językowych. W wyniku gorączkowej atmosfery i pewnych niejasności, których od razu nie zdołali rozwikłać, ominęli pierwszy punkt kontroli czasu, na tyle jednak blisko, że ich przelot został odnotowany przez sędziów. Mieli szczęście. Nie wiedząc o tym, dalszą część trasy kontynuowali w złym nastroju, z przeświadczeniem dużej straty punktowej. Regularny lot, liczne punkty zwrotne oraz znaki do odnalezienia i obiekty do zidentyfikowania na podstawie zdjęć nie pozwalały jednak na rozpamiętywanie. Wiedzieli, że zapłacili frycowe pierwszego, debiutanckiego startu, robili jednak co mogli, by nie popełnić następnych błędów, ale emocji nie brakowało. Na ponad trzygodzinnej trasie stracili siedemdziesiąt dziewięć sekund, otrzymując za to tyleż punktów karnych. Nie było więc tak źle, tym bardziej że mieli bardzo dobre rozpoznanie i niespodziewanie dla siebie zajęli wysokie, drugie miejsce w konkurencji.

Następnego dnia wystartowali do konkurencji, które miały rozpocząć mistrzostwa. Pierwsza prowadziła w kierunku Atlantyku, nad zróżnicowanym terenem, druga — z powrotem. Po czterogodzinnym locie powrotnym na lotnisko Sywell byli niezwykle zmęczeni ale szczęśliwi. Poszło im bardzo dobrze. Wygrali obie, najtrudniejsze konkurencje mistrzostw. Nie przyszło im to łatwo. Wskutek nieprecyzyjnego przygotowania zadań przez kierownictwo sportowe mistrzostw, musieli liczyć nie tylko na swoje umiejętności, ale także na... intuicję. Mało dokładne dane zawarte w kopercie, liczne znaki i obiekty, sporo innych niewiadomych zmuszały do ogromnej koncentracji i takiegoż wysiłku. Wylali wiele potu, nim przebrnęli wszystkie próby i zakończyli najtrudniejszy dzień mistrzostw, prawdziwy maraton. Satysfakcję dawało im zwłaszcza bardzo dobre rozpoznanie. Wysiłek opłacił się. Byli na czele klasyfikacji a organizatorzy zapowiedzieli... koniec mistrzostw.

Nie mogli uwierzyć, że są mistrzami świata. Rzeczywistość przeszła ich marzenia. Było to dla nich zbyt piękne. Odprężyli się po wielkim wysiłku. Bardzo zmęczony czuł się zwłaszcza Skalik, który miał za sobą również wyczerpujące mistrzostwa Europy w lataniu precyzyjnym, w których zresztą spisał się znakomicie, zdobywając srebrny medal. Czekając już tylko na uroczyste zakończenie i dekorację złotymi medalami mistrzostw świata, dowiedzieli się, że na życzenie części zawodników organizatorzy zarządzili rozegranie... czwartej konkurencji. Tymczasem „para z nich wyszła", jak potem powiedział jeden z nich. Zdekoncentrowani, niespokojni stanęli znów na starcie, by bronić najwyższej lokaty. Lot, mimo że krótszy od poprzednich — Wilgą dwie godziny czterdzieści minut — był nie mniej trudny. Lecieli niemal idealnie w czasie, odchylając się zaledwie o trzy sekundy, ale wyraźnie gorsze mieli rozpoznanie — nie odnaleźli pięciu znaków i obiektów. Niezbyt precyzyjne było też lądowanie kończące konkurencję. Zajęli „dopiero" piąte miejsce, znakomite dla wielu innych ale dla nich mające posmak porażki. Na szczęście dla nich najgroźniejsi ich rywale, Wacław Nycz z Marianem Wieczorkiem, nie znaleźli dwóch znaków a tym samym nie zdołali wykorzystać okazji zniwelowania różnicy punktowej. A mieli wielką szansę — wystarczyło im odnaleźć tylko jeden znak więcej, znak, który decydował o mistrzostwie świata.

Przez długi czas po definitywnym już zakończeniu mistrzostw nie było jednak wiadomo, komu przypadnie złoty medal, bowiem obliczanie i poprawianie wyników, m.in. wskutek zawodniczych protestów, trwało bardzo długo. Ogólnie spodziewano się, że mistrzostwo świata zdobędą Polacy, a typowano załogi Nycza z M. Wieczorkiem lub Skalika z Michalskim. Tym ostatnim wymykało się więc zwycięstwo, którego byli pewni już po trzeciej konkurencji. Kończył się okazjonalny bankiet po imprezie, a wyników wciąż nie było. Wreszcie, po dwóch godzinach oczekiwania komisja sędziowska ogłosiła, że rajdowymi samolotowymi mistrzami świata na rok 1988 zostali: Włodzimierz Skalik i Ryszard Michalski — Polska. Złote medale na tęczowych wstążkach zawisły na ich szyjach, dla nich był Mazurek Dąbrowskiego. Przeżywali niezwykłe chwile, które trudno opisać. Dziś rajdowi mistrzowie świata mówią: była to jedna, wielka radość.

Już następnego dnia opuścili jakże szczęśliwą dla nich Wielką Brytanię, zachowując we wdzięcznej pamięci m.in. serdeczną pomoc jakiej udzielała całej ekipie polskiej lotnicza rodzina państwa Trembeckich. Cieszyli się wracając z tarczą do kraju i bliskich, a satysfakcja z wielkiego, sportowego sukcesu wciąż trwa i zapewne trwać będzie. Złotego medalu mistrzostw świata przecież się nie zapomina.

Wspominając sierpniowe zmagania w Northampton mistrzowie świata podkreślają bardzo dobrą atmosferę wzajemnej współpracy, która mobilizowała ich do maksymalnego wysiłku. Sukces załogi to umiejętności wsparte uzupełnianiem się w wykonywaniu zadań. Było to tym bardziej niezbędne, iż w każdym locie trzeba było systematycznie rozwiązywać liczne zagadki. Było to jednak zadanie niezwykle ciekawe i frapujące, takie jak... sport samolotowy. A co mówią o sobie?

Skalik o Michalskim: Rysiek w kabinie był jak błyskawica. Obliczał i wykreślał trasy bardzo szybko i elegancko, w kolorach ułatwiających orientację na mapie, wykładał „kawę na ławę", działał super.

Michalski o Skaliku: Włodek latał niezwykle regularnie a gdy ja pracowałem nad mapą — a trwało to w poszczególnych konkurencjach od trzech kwadransów do godziny — skutecznie szukał znaków i identyfikował obiekty na podstawie trudnych zdjęć, z których część była fałszywa.

Skalik i Michalski — razem: za dwa lata chcemy bronić tytułu rajdowych mistrzów świata.

Życzymy powodzenia.

HENRYK KUCHARSKI

WŁODZIMIERZ SKALIK. Urodził się 10 czerwca 1959 w Radomsku. Wychowanek Aeroklubu Częstochowskiego. Na szybowcach zaczął latać w 1975, na samolotach — w 1977. W zawodach samolotowych debiutował w 1978 jako nawigator, a w 1979 — jako pilot. Od 1980 w kadrze narodowej, z krótką przerwą. Mistrz i wicemistrz Polski juniorów, zdobył także medal srebrny (1983) i złoty (1986) w mistrzostwach seniorów. Zwycięzca zawodów krajowych. Wicemistrz świata (1987) i wicemistrz Europy (1988) w lataniu precyzyjnym, wielokrotny reprezentant kraju, rajdowy mistrz świata (1988). Na szybowcach wylatał 850 godzin, na samolotach — 1 600 godzin. Instruktor szybowcowy i samolotowy I klasy, pracuje w Aeroklubie Częstochowskim. Żonaty (żona Małgorzata, z domu Męcik, pilotka szybowcowa), ma dwuipółletniego syna Jakuba.

RYSZARD MICHALSKI. Urodził się 19 maja 1956 w Łodzi. Wychowanek Aeroklubu Łódzkiego. We wczesnej młodości był modelarzem lotniczym, na szybowcach lata od 1973, a na samolotach — od 1978. Debiutował w zawodach samolotowych w 1980 jako nawigator i w tymże roku jako pilot. Od 1982 w kadrze narodowej. Zwycięzca zawodów ogólnopolskich, wicemistrz Polski (1985), wielokrotny reprezentant kraju. Uczestnik mistrzostw Europy (1984 — 8 miejsce, 1986 — 4 miejsce) i świata (1987 — 9 miejsce) w lataniu precyzyjnym. Rajdowy mistrz świata (1988). Na szybowcach wylatał 1 200 godzin, na samolotach — 2 100 godzin. Instruktor szybowcowy i samolotowy I klasy, pracuje w Aeroklubie Łódzkim. Żonaty (żona Jadwiga pracuje w IMGW), ma pięcioletniego syna Jakuba.

PLL LOT w ŁODZI

Łódź otrzymała stałą placówkę Polskich Linii Lotniczych LOT. Jest nią Biuro Sprzedaży i Rezerwacji, mieszczące się przy ulicy Piotrkowskiej 122.

O potrzebie uruchomienia takiego biura pisano w Łodzi od dawna. Wprawdzie do Warszawy nie jest daleko, ale jednak załatwianie formalności związanych z powietrznymi podróżami było bardzo uciążliwe. Obecnie wszystko można zrealizować na miejscu.

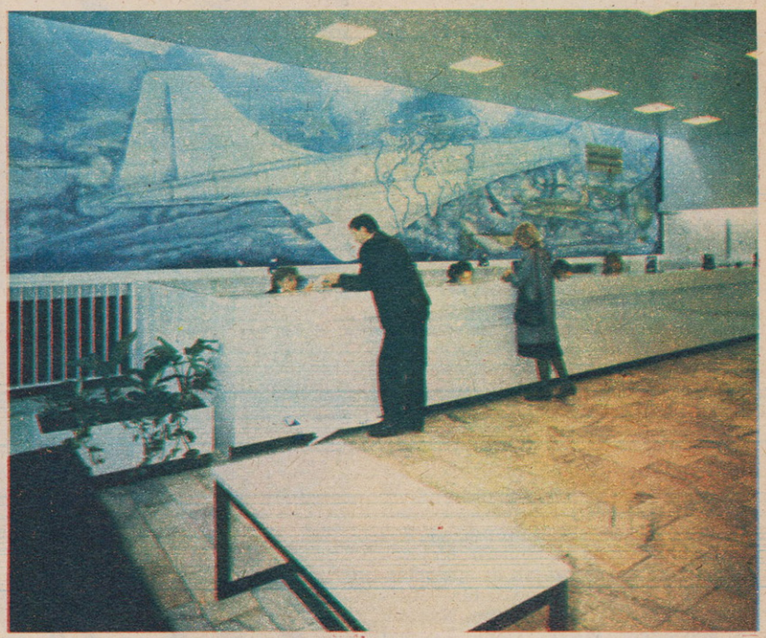
Wnętrze biura zwraca uwagę swą nowoczesnością i elegancją. Zaprojektowane zostało interesująco, z myślą przede wszystkim o klientach. W obszernym pomieszczeniu, w którym dominują biel i błękit, znajdują się stanowiska rezerwacji krajowej i zagranicznej, kasy biletowe oraz — co szczególnie ważne — przedstawicielstwo Biura Podróży LOT — Air Tours, które oferuje atrakcyjne wycieczki zagraniczne; ostatnio także na wyspę Vali i do Singapuru.

Prace przygotowawcze trwały już od dłuższego czasu. Dzięki pomocy władz miasta i dzielnicy udało się uzyskać obszerny lokal. Musiał on być jednak całkowicie wyremontowany. Projekt zagospodarowania i wyposażenia wnętrz

przygotowali znani architekci — Bronisław Marszał i Wiesław Głażewski. Na uwagę zasługują dwa wielkie malowidła ścienne, nawiązujące swą tematyką do historii podboju przestrzeni powietrznej przez człowieka. Autorem tych dekoracji jest artysta malarz Jerzy Stanecki.

Mieszkańcy Łodzi z zadowoleniem przyjęli otwarcie biura. Tego zdania jest także miejscowa prasa oraz telewizja, która w dniu otwarcia — 16 września br. — nadała obszerny reportaż w programie lokalnym. Zwrócono uwagę na młody i energiczny personel placówki, który został uprzednio wyszkolony w warszawskiej centrali PLL LOT. Kierownikiem biura jest doświadczony pracownik naszego przewoźnika, Waldemar Stefanowicz.

Tak więc Łódź otrzymała wreszcie tak bardzo potrzebną placówkę, która wzbogaciła swym wyglądem centralną ulicę miasta. **(Woy)**



Na zdjęciach: fronton i wnętrze nowego biura PLL LOT w Łodzi oraz jego kierownik Waldemar Stefanowicz.

Zdjęcia: Andrzej Pawliszewski

TURBOLET w AEROPOLU

Od maja 1988 Przedsiębiorstwo Usług Lotniczych AEROPOL w Warszawie użytkuje zakupiony w Czechosłowacji samolot L-410 UVP Turbolet. Samolot o znakach rejestracyjnych SP-TAA wyróżnia się ciekawym malowaniem, w tym widoczną z daleka nazwą przedsiębiorstwa, w barwach którego lata. Obsługiwany jest przez załogi Aeropolu, przeszkolone w CSRS, a kapitanami pilotami są: Zbigniew Karpiński, Jan Kolba i Józef Salwa.

Turbolet wykorzystywany jest głównie do przewozu pasażerów (zabiera ich osiemnastu) lub frachtu w lotach wynajętych w kraju i za granicą. Kto ma potrzebę i środki, może więc skorzystać z usług nowego nabytku Przedsiębiorstwa Usług Lotniczych Aeropol, które mieści się na warszawskim lotnisku Babice.

Pierwsze wyniki eksploatacji Turboleta w PUL-u są na tyle zachęcające, że przedsiębiorstwo to planuje zakup w przyszłym roku dwóch następnych egzemplarzy tego typu samolotu. **(kh)**

Zdjęcie: Piotr Szczepański

Pierwsze oddziały lotnicze

Jako datę narodzin lotnictwa polskiego przyjęto dzień 11 listopada 1918, kiedy to w wyniku zakończenia I wojny światowej Polska stała się znów niepodległa. Po zaborcach objęto wówczas szereg lotnisk z urządzeniami i sprzętem, natomiast Polacy z lotnictwa armii zaborczych zgłaszali się do organizującego się lotnictwa Wojska Polskiego.

Jednakże lotnicze drogi do niepodległości, indywidualnie i zbiorowo, zaczęły się znacznie wcześniej. Można by tu przywołać na pamięć wiele wspaniałych poczynań Polaków pod zaborami, manifestujących obecność polskiej myśli lotniczej i technicznej w świecie, które kształtowały świadomość narodową i integrowały polskie społeczeństwo trzech zaborów. Że wspomnimy tylko o 140 polskich konstruktorach lotniczych, którzy w latach 1893—1914 zaprojektowali 174 konstrukcje lotnicze, a zrealizowali ich 117, w tym 39 w Królestwie Polskim, 19 w Galicji, 4 w Wielkopolsce, a 55 za granicą.

Już w 1884 powstało we Lwowie Aeronautyczne Towarzystwo Akcyjne dla Przedsiębiorstw Powietrznej Żeglugi. Od 1909 działały tam galicyjskie Towarzystwo Lotnicze „Awiata", Związek Awiatyczny Słuchaczów Politechniki Lwowskiej, potem Galicyjski Związek Techniczno-Lotniczy „Awiata" i Akcyjne Towarzystwo Budowy Aeroplanów. W tymże Lwowie odbył się w maju 1910 V Zjazd Techników Polskich. W Warszawie zorganizowano w 1909 Koło Awiatorów przy Stowarzyszeniu Techników. Warszawskie Towarzystwo Lotnicze „Awiata" organizuje w 1911 zaczątki polskiego przemysłu lotniczego i szkolnictwa lotniczego. W tejże „Awiacie" podejmuje się próbę powołania pierwszego polskiego Aeroklubu w Królestwie Polskim. W Warszawie, we Lwowie, Krakowie, Łodzi i Wilnie wyróżniały się swą działalnością dobrze ukształtowane środowiska lotnicze. W lipcu 1911 zaczęło się ukazywać w Warszawie czasopismo „Lotnik i Automobilista", które przetrwało do wybuchu I wojny światowej.

Również poza krajem wyróżnili się polscy konstruktorzy i piloci. Wśród nich byli bracia Bronisławscy, zwłaszcza prof. inż. Bolesław Bronisławski, którego samolot wystawiono w 1911 na Salonie Paryskim. W Wiedniu wsławił się jako konstruktor i pilot Adolf Warchałowski, który skonstruował 9 wersji samolotu lądowego, znanego też pod nazwą Vindobona oraz hydroplan Warchałowski X. Dostąpił on zaszczytu latania z arcyksięciem Józefem Habsburgiem i arcyksiężną Augustą. Ustanowił on szereg rekordów światowych, w grudniu 1910 został oficjalnie uznany za najlepszego pilota Austrii. We Francji i Rosji wyszkoliło się przed I wojną światową wielu Polaków, wśród nich rekordzista świata Grzegorz Piotrowski (pobił w 1910 rekord przelotu Blériota przez kanał La Manche — 37 km) i Bronisław Matyjewicz-Maciejewicz — autor rosyjskiego rekordu wysokości (1 200 m). W Stanach Zjednoczonych zdobył popularność wyszkolony we Francji w 1910 Paweł Studencki, profesor uniwersytetu w Nowym Jorku.

Wybuch I wojny światowej stworzył nową sytuację. Polacy zmuszeni zostali do walki pod cudzymi sztandarami, ale zjednoczeni byli myślą o niepodległej Polsce, ku której podejmowali wysiłki organizowania polskiego wojska; myślano przy tym i o lotnictwie. Starania o nie zaczęto w 1916 w Legionach.

PROJEKTY LOTNICTWA LEGIONOWEGO

Przy stworzeniu zaczątków lotnictwa w Legionach Józefa Piłsudskiego wyróżnił się szczególnie ppor. Janusz de Beaurain, oficer 5 baterii Legionów. Dzięki poparciu wpływowych kół polskich, wstąpił on do armii austriackiej i ukończył szkołę lotniczą, zapoznając się przy tym ze szkołą obserwatorów balonowych w Heinburgu i szkołą obserwatorów samolotowych w Wiener Neustadt. Odbył potem praktykę w 34 eskadrze na froncie włoskim pod Isonzo. Dzięki jego zabiegom przyjęto w tym samym czasie do austriackiej wstępnej szkoły pilotów w Krakowie 3 legionowych podoficerów: plut. Poznańskiego, kpr. Grzybowskiego i plut. Zawiszę. Równocześnie ppor. de Beaurain nawiązał bezpośrednie stosunki z oficerami Polakami z austriackich eskadr w celu ściągnięcia ich do projektowanych legionowych formacji lotniczych. Ścisłą współpracę zadeklarowali mu m. in. porucznicy: Pareński, Siemieński, Tomicki, Menczak, Szczudłowski, Kubala, Pawłowski, Roland. Później pozyskał dla swej akcji dalszych Polaków: Władysława Toruma, Stefana Bastyra, Stefana Steca, Leona Sapiechę, Tiegera, Tebinkę i Mokrzyckiego. Do realizacji projektu utworzenia eskadry legionowej jednak nie doszło.

Po przejściu Legionów w maju 1917 na teren okupacji niemieckiej, Komenda Główna zaczęła się ubiegać o utworzenie oficjalnej eskadry legionowej. Odwołano por. de Beauraina z frontu do Warszawy i powierzono mu opracowanie planu organizacji własnego lotnictwa, którego podstawą działania miało być wykorzystanie istniejącej w Warszawie szkoły obserwatorów oraz wyszkolenie kilkudziesięciu podoficerów w szkołach niemieckich. Wystąpienie w tej sprawie Komendy Głównej Legionów do odnośnych niemieckich władz lotniczych w Berlinie opatrzono klauzulą, żeby przeszkoleni w ten sposób lotnicy legionowi nie mogli być w żadnym razie wykorzystani przez Niemców do walk na żadnym z frontów. O warunek ten rozbiły się wszelkie pertraktacje. W tej sytuacji prace nad organizacją legionowej eskadry zawieszono, a przygotowany personel oddano pod opiekę Polskiej Organizacji Wojskowej.

Por. de Beaurain udał się wiosną 1918 z nową misją do Lwowa, celem utrzymania dalszej łączności z polskimi lotnikami w armii austriackiej.

Uzupełnić trzeba, że Polskie Towarzystwo Żeglugi Napowietrznej zorganizowało w Warszawie od 26 lutego do 5 maja 1917 kursy lotnicze. Wśród uczestników kursu znalazło się również 24 legionistów pod dowództwem sierż. Adama Wojtygi, przydzielonych przez Komendę Główną Legionów jako zawiązek lotnictwa wojskowego. Zabiegano również u władz niemieckich o przyjęcie absolwentów kursów lotniczych do wojskowych szkół niemieckich. Okupanci zdecydowali się wyszkolić czterech legionistów, do czego jednak nie doszło, gdyż Niemcy żądali, aby po szkole latali oni na froncie zachodnim, a takiego warunku Polacy przyjąć nie mogli.

POLSKI KORPUS POSIŁKOWY

Wobec niepowodzenia organizacji oddziałów lotniczych przez I Brygadę Legionów, próbę stworzenia ich podjęto ponownie w II Brygadzie wchodzącej pod koniec 1917 w skład trzeciej armii austriackiej.

Oficer 7 eskadry austriackiej przy 3 armii por. August Menczak, którego dla idei legionowego lotnictwa pozyskał por. de Beaurain jeszcze podczas pobytu w szkole pilotów w Wiener Neustadt, postanowił kontynuować pracę, której nie udało się zrealizować w I Brygadzie Legionów. Dzięki pośrednictwu por. Baczyńskiego ze sztabu lotnictwa 3 armii, porozumiał się on ze sztabem Polskiego Korpusu Posiłkowego w sprawie wstępnego szkolenia legionistów przy eskadrze por. Menczaka, co miał mu ułatwić jego dowódca. Zakładano, że wstępnie przeszkoleni uzyskają łatwiejszy dostęp do austriackich szkół lotniczych.

Na początek por. Menczak zorganizował cykl wykładów o współpracy lotnictwa z artylerią. Wkrótce potem wyjednał pozwolenie swego dowództwa na utworzenie specjalnych kursów teoretyczno-praktycznych dla legionowych oficerów i podoficerów przy 7 eskadrze w Oroszanach. Pod kierownictwem por. Menczaka kursy rozpoczęto w lutym 1918, ale nie trwały one długo, gdyż zamierzone przejście Brygady Karpackiej przez front pod Rarańczą spowodowało odwołanie uczestników kursu do macierzystych oddziałów.

Drugie przedsięwzięcie zorganizowania legionowego lotnictwa też się nie powiodło.

I POLSKI ODDZIAŁ AWIACYJNY

W 1917 zaczęto organizować polskie oddziały lotnicze na terenie Rosji. W Mińsku formował się I Korpus gen. Dowbór-Muśnickiego, składający się przeważnie z Polaków z jednostek rosyjskich ówczesnego frontu zachodniego i północnego. Wśród nich znaleźli się również lotnicy, którzy zorganizowali się w I Polski Oddział Awiacyjny pod dowództwem kpt. pil. Zygmunta Studzińskiego. Pierwszy rozkaz do oddziału został wydany 19 sierpnia 1917.

Pod koniec 1917 oddział lotniczy wraz ze sztabem Korpusu przeszedł do Bobrujska, dokąd udało się też dzięki wydatnej pomocy zawiadowcy stacji Kozyrewo pod Mińskiem, Polaka Norwid-Kudły, którego syn był chor. pil. I Korpusu, ściągnąć dwa pociągi z samolotami i różnym sprzętem lotniczym. Samoloty te wyrwano po prostu z rąk Niemców, którzy zajęli Mińsk i posuwali się na wschód. Dzięki temu na początku marca 1918 powstała pełnowartościowa, bojowa jednostka lotnicza wyposażona w kilkanaście samolotów obsługiwanych w I Polskiej Bazie Lotniczej, której komendantem był chor. inż. Michał Tłuchowski. Nowa jednostka zmieniła nazwę na:

AWIACJA I POLSKIEGO KORPUSU

Dowództwo nad nią objął ppłk pil. Abakanowicz.

Na lotnisku w Bobrujsku odbyło się 2 kwietnia 1918 w obecności gen. Dowbór-Muśnickiego uroczyste poświęcenie samolotów.

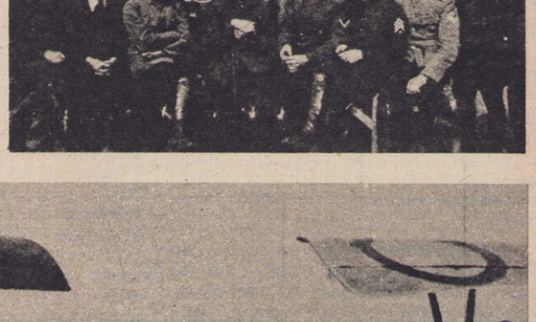
Oficerami tej jednostki lotniczej byli m. in.: kpt. Studziński, por. Godlewski, podkapitan Pęczalski, chor. Plater-Zyberа, por. Sokołowski, chor. Czerniak, por. Bogdanowski, chor. Świątecki, chor. Norwid-Kudło, chor. Błażewski, urzędnik wojskowy Kempka, rtm. Skuratowicz, podkapitan Olechnowicz, chor. Tokarczyk, ppor. Kuźmiński, ppor. Kulikowski, ppłk Abakanowicz, urzędnik wojskowy Hullej, chor. Kątkowski, kornet Trompszczyński, chor. Rymkiewicz, chor. inż. Tłuchowski, chor. Ziembiński, ppor. Miskiewicz, płk Baszko, dr Janowicz, por. Boski, urzędnik wojskowy Wyżykowski, ppor. Miłobędzki, chor. Lipczyński, ppor. Rymkiewicz, pchor. Choiński.

Wkrótce tereny wokół Bobrujska i dalej na wschód zostały opanowane przez wojska niemieckie. Zażądały one od Korpusu złożenia broni. Wobec przeważających wielokrotnie sił niemieckich i braku zaplecza zaopatrzeniowego, Korpus nie był w stanie stawiać oporu. Rozgoryczeni polscy lotnicy postanowili nie oddawać samolotów. Wszystkie zniszczono wraz ze sprzętem pomocniczym. Dodać trzeba, że w skład Awiacji I Polskiego Korpusu wchodził m. in. czterosilnikowy samolot „Ilia Muromiec" z pilotem płk. armii rosyjskiej Baszko, który, solidaryzując się z polskimi lotnikami, uciekł na tym samolocie w tajemnicy przed Niemcami o świcie 26 maja 1918, z trzema lotnikami na pokładzie. Niestety, samolot pod Smoleńskiem uległ wypadkowi.

Ostatni rozkaz o demobilizacji Korpusu wydany został 20 czerwca 1918. Lotnicy rozproszyli się, niektórzy po uciążliwych wędrówkach dołączyli do innych formujących się w Rosji polskich oddziałów, inni przedarli się przez Murmańsk do Francji, część powróciła do kraju, przeważnie do Warszawy.

(cdn.)

JERZY R. KONIECZNY



Grupa oficerów Awiacji I Polskiego Korpusu przed rozbrojeniem w maju 1918.

Uroczyste poświęcenie samolotów 2 kwietnia 1918 w Bobrujsku.

Zdjęcia: archiwum

AEROKLUBY
nr 140

Ludzie powinni być dla siebie braćmi, bo wszyscy mamy nad głowami jedno błękitne niebo, które jednakowo kochamy.

Jack Gregory

RELATIVE w SŁUPSKU

W sierpniu 1988 przebywał w Polsce, na zaproszenie Aeroklubu Słupskiego, wybitny amerykański skoczek spadochronowy Jack Gregory. Był on instruktorem na obozie spadochronowym relative, w którym uczestniczyło 22 sportowców z aeroklubów: Gdańskiego, Gliwickiego, Śląskiego i Słupskiego. Trening odbywał się w zespołach sześcioosobowych. Instruktor Gregory zaraz po skokach przekazywał swe uwagi. Prowadził również zajęcia teoretyczne, wzbogacane projekcją instruktażowych filmów wideo. Skoczkowie uczyli się przede wszystkim techniki swobodnego spadania i manewrowania ciałem.

Na efekty nie trzeba było długo czekać. Podczas skoków treningowych Polacy, bez większego trudu, kilkakrotnie formowali 9—10-osobowe figury. Udało się też im wyrównać utrzymujący się od dziesięciu lat rekord Polski: po skoku z wysokości 3500 metrów nasi spadochroniarze utrzymywali przez 5 sekund 11-osobową gwiazdę.

Można mieć nadzieję, że nowy krajowy rekord w tej dziedzinie jest w zasięgu ręki, pozostaje tylko do załatwienia sprawa organizacji. Nie będzie to jednak łatwe, bowiem odnosi się wrażenie, że osoby kompetentne nie przejawiają zbytniego zainteresowania akrobacją zespołową. Do dziś nie ma programu szkolenia w tej dziedzinie, brakuje wyszkolonej kadry i odpowiedniego sprzętu, bowiem używane w Polsce spadochrony są zbyt duże i ciężkie. Jesteśmy również odizolowani od tego, co się dzieje w światowym spadochroniarstwie, bo nie mamy — między innymi — dostępu do zagranicznej literatury fachowej.

A gdyby tak pomyśleć o utworzeniu w Polsce ośrodka szkolenia w tej dziedzinie? Wyposażonego w odpowiednie spadochrony i samolot, a przede wszystkim dysponującego kadrą doświadczonych instruktorów?

Dużą pomoc w organizacji takiego ośrodka mogą stanowić spostrzeżenia i uwagi Jacka Gregory'ego, wypowiedziane podczas rozmowy, którą przeprowadził z nim przewodniczący sekcji spadochronowej Aeroklubu Słupskiego — instruktor Jerzy Gieruszczak.

JOLANTA NOWAK

Powyżej: Jack Gregory (w okularach) i Jerzy Gieruszczak przed kolejnymi skokami w Aeroklubie Słupskim. Obok trening przed próbą utworzenia 12-osobowej gwiazdy.

Zdjęcia: Zbigniew Bielecki

— Zna Cię wielu ludzi na świecie, w Polsce jesteś pierwszy raz. Czy możesz się przedstawić?

— Jestem człowiekiem, który nade wszystko kocha spadochroniarstwo, podróże i ludzi. Mam 32 lata, jestem kawalerem, instruktorem, mieszkam w Zephyrhills na Florydzie w USA. Dotychczas wykonałem ponad 4800 skoków, daje to około 66 godzin swobodnego spadania.

— Jak doszło do tego, że zacząłeś interesować się lotnictwem, a przede wszystkim spadochroniarstwem?

— Z lotnictwem stykałem się od dziecka, bo mój ojciec był pilotem w US Air Force. Mając 15 lat wykonałem pierwszy lot z instruktorem i w tym mniej więcej czasie miałem okazję być na pokazach spadochronowych. Zrobiło to na mnie wielkie wrażenie. Już wtedy wiedziałem, że wcześniej czy później skoczę ze spadochronem. Okazja taka nadarzyła się trzy lata później.

— Czy pamiętasz swój pierwszy skok i gdzie to było?

— Oczywiście! Było to w 1974 w klubie spadochronowym w Fulton w stanie Missouri. Pamiętam tylko strach, a potem wielką ciszę po otwarciu się spadochronu. Chwilę potem śmiałem się ze szczęścia. Tak, to było to!

— A później?

— Miałem już 90 skoków, kiedy postanowiłem pójść w ślady ojca, wstąpiłem do lotnictwa wojskowego. Chciałem pracować przy samolotach, podróżować po świecie, no i skakać. Ale po czterech latach zrezygnowałem ze służby w armii, aby oddać się bez reszty spadochroniarstwu.

Zdecydowałem się pojechać do Zephyrhills, bo już wtedy był to jeden ze sławniejszych ośrodków spadochronowych na świecie. Byłem już doświadczonym skoczkiem, ale żeby żyć i skakać, musiałem przecież pracować. Miałem to szczęście, że zostałem zatrudniony w samym ośrodku, ale praca nie była lekka, byłem chłopcem do wszystkiego: wynosiłem śmieci, sprzątałem ubikację itp. Jednak najważniejsze było to, że mogłem dużo skakać, więc na wyniki nie trzeba było długo czekać.

Podczas rozgrywanych w 1980, właśnie w Zephyrhills, mistrzostw świata w relativie, czteroosobowy zespół Old Plane Fox, którego byłem kapitanem, został mistrzem świata. Niedługo potem poświęciłem się pracy instruktorskiej. Właśnie wtedy powstał na Florydzie Accelerated Freefall Course AFF — przyśpieszony kurs swobodnego spadania. W 1982 AFF został zatwierdzony przez United States Parachute Association. W tym samym roku zostałem asystentem szkolenia USPA. Podróżowałem wtedy po całych stanach, nauczając nowego sposobu szkolenia adeptów spadochroniarstwa. Sposób ten już po kilku latach opanował niemal cały świat spadochronowy. Potem przebywałem we Francji, Szwecji, Norwegii i Danii. Od kilku lat staram się spędzać miesiące letnie w Europie, a zimowe — na Florydzie. Od roku pracuję na własny rachunek, to znaczy mam w USA własną szkołę AFF.

— Czy mógłbyś porównać szkolenie spadochronowe w USA i u nas w Polsce?

— Szkolenie jest zupełnie różne. AFF polega na tym, że kurs teoretyczny trwa jeden dzień, a u was około trzech tygodni. Może to brzmi dziwnie, ale tak jest i nasz system zdaje egzamin. Po tradycyjnym kursie spadochronowym zostaje około 2 procent szkolonych, natomiast po AFF — od 50 do 60 procent, w zależności od szkoły. W tradycyjnym systemie szkolenia skoczek po 60 pierwszych skokach ma ten sam zasób umiejętności co skoczek po AFF z 7—8 skokami. Ale u nas uczeń od początku skacze z „latającym skrzydłem". Mógłbym dużo mówić o AFF, ale wolałbym przyjechać do Polski w przyszłym roku i zaprezentować „na żywo" to wszystko, o czym mówię.

— Dziękujemy za propozycję, postaramy się nie przegapić takiej okazji.

W ilu krajach uczyłeś dotychczas spadochroniarstwa?

— W jedenastu. Były to: Francja, Wielka Brytania, Belgia, Holandia, RFN, Szwecja, Norwegia, Dania, Brazylia, Tajlandia i teraz Polska.

— Z ilu typów samolotów skakałeś?

— Naprawdę nie wiem, było ich bardzo dużo. Skakałem też z balonów, śmigłowców, szybowców, a nawet ze skały w górach Norwegii.

— Byłeś organizatorem i uczestnikiem wielu imprez spadochronowych, podczas których bito rekordy świata...

— Tak, w 1982 w Oklahomie byłem członkiem największej formacji CRW (kanapy), liczącej dwudziestu członków. W 1985 w Zephyrhills utworzyliśmy największą formację RW w nocy — 30 skoczków. Rekord ten został poprawiony dwa lata później, kiedy liczbę skoczków zwiększyliśmy do czterdziestu. W tym samym roku w Quincy Illinois brałem udział w utworzeniu największej formacji RW w dzień — liczyła ona 120 osób. W 1987 byłem organizatorem następnego rekordu świata, tym razem w Belgii, który — jak dotychczas — uważam za swoje największe osiągnięcie: była to gwiazda ze 126 osób.

— Ale ten rekord to też już historia...

— Tuż przed wyjazdem do Polski, 8 sierpnia, brałem udział w mityngu spadochronowym w Quincy, którego celem było pobicie rekordu świata w klasie G-2-c-2 (skoki grupowe na akrobację zespołową). No i po dziesięciu próbach udało się! Nowy rekord to „diament" złożony ze 144 spadochroniarzy. Skakaliśmy z wysokości 5000 metrów, gotowa formacja spadała 8,8 sekundy. Użyliśmy do tego celu trzech samolotów SKYVAN i trzech DC-3.

— Czy myślałeś już o tym, żeby przestać skakać?

— O, nie! Uwielbiam skoki ze spadochronem, podnieca mnie to. Wiem, że skakanie nigdy mi się nie znudzi, bo przecież każdy skok jest inny. Nie jest dla mnie ważne, czy skaczę z uczniem, czy w rekordowej formacji. Jedno i drugie traktuję poważnie.

— Wiem, że jesteś jednym z bardziej wziętych instruktorów na świecie i za swoją pracę otrzymujesz niemałe pieniądze. Dlaczego zdecydowałeś się przyjechać do Polski i uczyć naszych spadochroniarzy bezpłatnie?

— Nie wszystko robi się dla pieniędzy. Tak naprawdę to bardzo chciałem przyjechać do waszego kraju. Cieszę się, że mogłem wykonać ten pierwszy krok i że nasze kontakty, mam nadzieję, będą się rozszerzać.

— Co myślisz o naszym spadochroniarstwie?

— Wydaje mi się, jakby postęp w spadochroniarstwie zupełnie was ominął. Czeka was bardzo dużo pracy, jeśli chcecie dorównać średniemu poziomowi światowemu. Cieszę się, że coś zaczynacie robić i chciałbym wam w tym pomóc. Zauważyłem, że uczycie się bardzo szybko, jesteście wręcz spragnieni nauki.

— Jak widzisz Polskę?

— Są różnice w tym, jak żyjemy, są też podobieństwa, ale to właśnie czyni świat interesującym. Ludzie, których tu spotykam, są wspaniali, przyjacielscy i gościnni. Potwierdza to regułę, że w spadochroniarstwie nie ma ludzi sobie obcych, są tylko przyjaciele, których jeszcze się nie poznało.

— Twoje plany na przyszłość?

— Z Polski jadę na kilka dni do Danii, stamtąd na miesiąc do Wielkiej Brytanii, w październiku wracam na Florydę, w styczniu 1989 jadę do Tajlandii, gdzie będę próbował wraz z kolegami ustanowić nowy rekord świata. Tym razem będzie to gwiazda złożona ze 150 skoczków.

— Życzymy ci powodzenia i zobaczymy się chyba za rok w Polsce?

— Do zobaczenia i wszystkiego dobrego.

Rozmawiał: JERZY GIERUSZCZAK

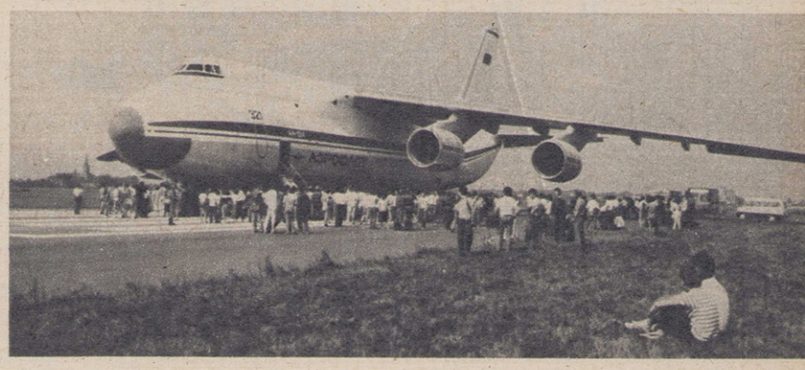
NASZE ROZMOWY

z JURIJEM KURLINEM, szefem pilotów doświadczalnych OKB im. O. Antonowa, I pilotem samolotu An-124 Rusłan

RUSŁAN w Mielcu

Wielką (dosłownie i w przenośni) atrakcją uroczystości jubileuszowych Państwowych Zakładów Lotniczych był przylot do Mielca największego transportowego samolotu świata An-124 Rusłan. Lądował już na polskim lotnisku — warszawskim Okęciu, ale przebywał tam zaledwie kilkadziesiąt minut. Od 1 do 4 września br. został pokazany w Mielcu.

1 września o 12:00 An-124 Rusłan na małej wysokości przeleciał nad miastem, zatoczył krąg i skierował się nad fabryczne lotnisko. Całą operację czterokrotnego podchodzenia do lądowania obserwowała liczna grupa mieszkańców miasta i pracowników fabryki. Zamknięty został ruch na ul. Sienkiewicza, tego bowiem wymagały warunki bezpiecznego lądowania. W trakcie wykonywania kolejnych podejść na pas startowy, przybywali nowi widzowie. Ostatni nalot samolot wykonał o 12:30, miękko wylądował i po krótkim dobiegu znieruchomiał na płycie lotniska. Teraz dopiero można było się przekonać o jego wielkości. Stojące w jego tle Any-2, powstające w WSK PZL Mielec, wyglądały niczym dziecinne zabawki.



Zdjęcia: D. Jodkowska

— Jak przebiegł lot z Kijowa?

— Lot był spokojny, przebiegał w dobrych warunkach atmosferycznych, bez zakłóceń. Trwał nieco ponad godzinę, a że trasa jest nam doskonale znana, lecieliśmy jak do domu.

— Czy to pierwsza Pańska wizyta w Mielcu?

— Jestem tu po raz drugi. Poprzednio byłem 18 sierpnia. Musieliśmy się bowiem przygotować do tego lądowania. Rusłan jest nowym samolotem, zaś lotnisko mieleckie ma już swoje lata. Dla nas, pilotów, podstawową sprawą było sprawdzenie możliwości lądowania tym samolotem na lotnisku o nieznanej wytrzymałości pasa, zaś dla lotniska — sprawdzenie, czy tak duże samoloty mogą tutaj lądować. Teoretycznie, mieleckie lotnisko jest do tego nie przygotowane. Po długich debatach doszliśmy do wniosku, że lądowanie tutaj będzie chyba niemożliwe. Potem jednak stwierdziliśmy, że jeżeli praktycznie potraktujemy tę sprawę, czyli kilkakrotnie będziemy podchodzić do lądowania, sprawdzimy, czy pas wytrzyma to obciążenie, to być może będzie można bezpiecznie wylądować. No i jak sami widzieliście, nasze przypuszczenia okazały się słuszne i lądowanie udało się.

— Może Pan przedstawić ten samolot?

— An-124 Rusłan został zbudowany w OKB im. O. Antonowa w Kijowie z przeznaczeniem do przewożenia ładunków wielogabarytowych, takich jak: maszyny budowlane i drogowe, a nawet statki rzeczne czy wagony kolejowe. Ma masę własną 240, a maksymalną — 405 ton. Maksymalny zasięg — 16 500 km. Może latać z prędkością 800—850 km/h. Rozpiętość — 73 m. Ma nowocześnie wyposażoną kabinę pilotów: 34 komputery zgrupowane w 4 zespołach — nawigacji, automatycznego pilotowania, zdalnego sterowania i kontroli lotu. W trakcie zwykłej eksploatacji załoga składa się z 6 osób: 2 pilotów, nawigatora, 2 inżynierów pokładowych i radiotelegrafisty.

— Czy w swojej karierze zawodowej latał Pan samolotami zbudowanymi w Mielcu?

— Oczywiście. Przecież skonstruowano je w Kijowie. Pracuję w tym samym Biurze Konstrukcyjnym, w którym powstały An-2 i An-28, czyli te samoloty, które obecnie są produkowane w Mielcu. Zresztą, zwłaszcza An-2 darzę szczególną sympatią, bowiem od niego zaczęła się moja lotnicza biografia. Przed 35 laty, kiedy skończyłem szkolenie lotnicze i rozpocząłem pracę jako pilot, właśnie An-2 zaczął być stosowany w radzieckim agrolotnictwie. Ten pozornie niemrawy dwupłat bardzo mi się spodobał i to m.in. zadecydowało, że zostałem wierny temu OKB, choć proponowano mi pracę w biurach Tupolewa i Iljuszyna.

— Dlaczego?

— Duszą jestem związany z An-2. Bo jest to samolot niezwykły i bezpieczny. Jest po prostu cudowny. Dam taki przykład: w Kaukazie, wysoko w górach, są takie miejscowości, gdzie tylko on może dolecieć. Próbowano go zastąpić śmigłowcem, ale okazało się to zbyt niebezpieczne i drogie. An-2, kiedy tam byłem, wykonywał po 2—3 loty dziennie do takich właśnie miejsc i przez 30 lat nie zdarzył się ani jeden wypadek lotniczy. A przecież An-2 ma tylko jeden silnik i gdyby ten zawiódł... Świadczy to, że jeżeli silnik samolotu pracuje jak serce zdrowego człowieka, taki lot, nawet w najtrudniejszych warunkach zawsze jest bezpieczny.

— Jest Pan szefem pilotów w OKB im. Antonowa. Na jilu typach samolotów Pan latał?

— Nigdy tego nie liczyłem, ale myślę, że dotychczas w moim lotniczym życiu było ich 55—60. Na jednych latałem dłużej, na innych krócej, na jednych wykonywałem poważne zadania, na innych prostsze. Myślę, że liczba typów, na których się latało nie jest ważna, ale istotna jest ilość i złożoność wykonywanych zadań. Przykładowo, samoloty An-24 i An-26 są u nas znane od dawna, były wielokrotnie sprawdzane w różnych warunkach. Miałem za zadanie sprawdzić m.in., jak te samoloty lądują przy założeniu awarii silników. Startowałem, a po osiągnięciu odpowiedniej wysokości wyłączałem silniki i próbowałem lądować. Wykonałem 13 takich awaryjnych lądowań i — jak pan widzi — udało się, próby wypadły pomyślnie. Nie zawiódł ani człowiek, ani maszyna. A robiliśmy to, aby wypracować właściwą metodykę lądowania awaryjnego.

Rozmawiał: BOGUSŁAW MIGA

PIERWSZY LOT IŁA-96-300

28 września 1988 wystartował z centralnego lotniska moskiewskiego radziecki aerobus nowej generacji Ił-96-300, który wylądował w Żukowskoje.

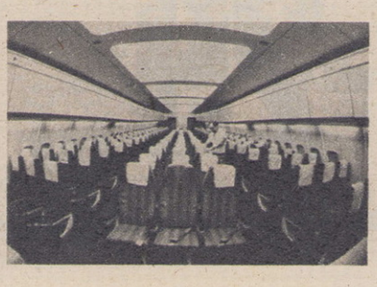
Wcześnie rano odholowano samolot z placu fabrycznego na pole wzlotów i ustawiono na początku pasa startowego tak, aby gorące strumienie spalin jego czterech silników turbowentylatorowych były rozpraszane przez specjalną siatkę metalową. Nie był to bynajmniej zbędny środek ostrożności, bowiem sumaryczny ciąg nowych silników podczas startu wynosi 628 kN (64 tony), czyli o 20% więcej niż aerobusu Ił-86.

— Duża moc silników Iła-96 — powiedział przed startem szef pilotów firmy konstruującej Iły, zasłużony pilot doświadczalny ZSRR S. Blizniuk — ułatwi nam oderwanie się od niezbyt długiego pasa startowego, jaki jest na byłym Polu Chodyńskim.

Lotnisko to, zlokalizowane przy alei Leningradzkiej — będące kolebką lotnictwa radzieckiego — jest obecnie wykorzystywane jako pole wzlotów gigantów powietrznych budowanych pod kierunkiem konstruktora generalnego, prof. G. Nowożyłowa, kierującego OKB im. Iljuszyna. Obecna premiera oznacza rozpoczęcie prób w locie nowego aerobusu radzieckiego, przeznaczonego do lotów międzykontynentalnych na trasach o długości 9—11 tys. km.

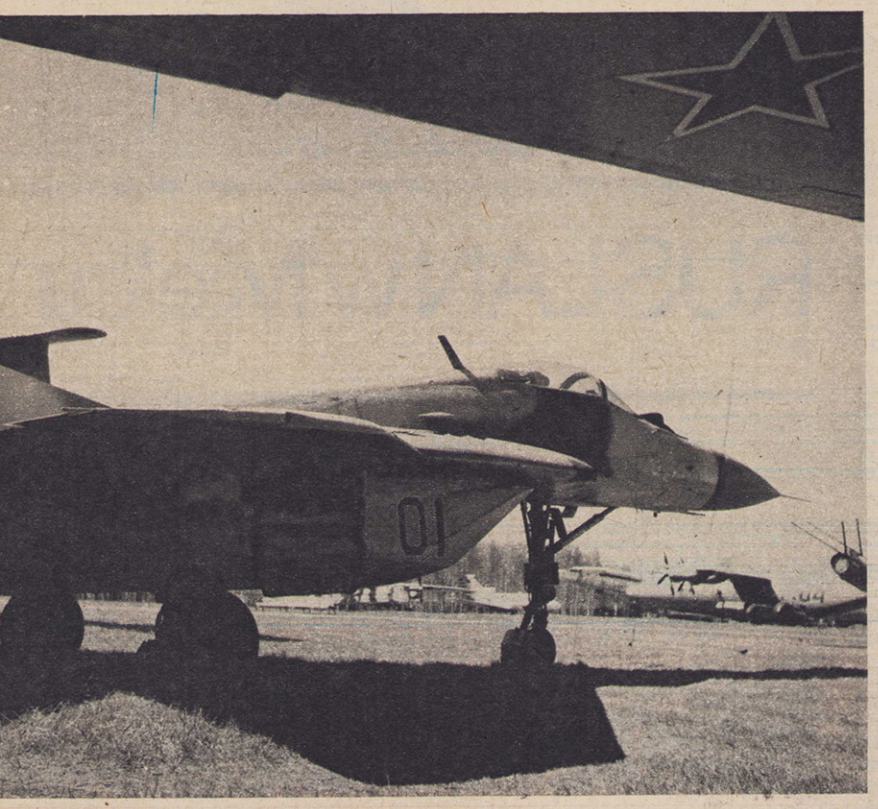
— Rejsy z jednej półkuli na drugą nowy Ił ma jeszcze przed sobą — kontynuuje I pilot załogi doświadczalnego samolotu. — W pierwszym locie, trwającym około 40 minut, zadanie było następujące: przebazowanie powietrzem samolotu do naszego podmoskiewskiego ośrodka doświadczalnego, sprawdzenie skuteczności urządzeń sterowniczych, porównanie wskazań przyrządów rejestrujących prędkość lotu z danymi, które będą uzyskiwane na wzorcowych przyrządach samolotu towarzyszącego Ił-18. Czekał on na nas w strefie lotniska docelowego, do którego zbliżyliśmy się na wysokości niespełna 3 500 m, omijając Moskwę z północy i wschodu.

W pierwszym locie na pokładzie była tylko załoga etatowa, składająca się z doświadczonych lotników, którzy spędzili już kilkadziesiąt godzin w kabinie podczas wstępnego kołowania i rozbiegów po lotnisku. Pozwoliło to im opanować zasadniczo nowe wyposażenie pokładowe, które nazywa się kompleksowym systemem wyświetlania parametrów lotu i informacji o pracy wszystkich systemów na barwnych monitorach. BJW

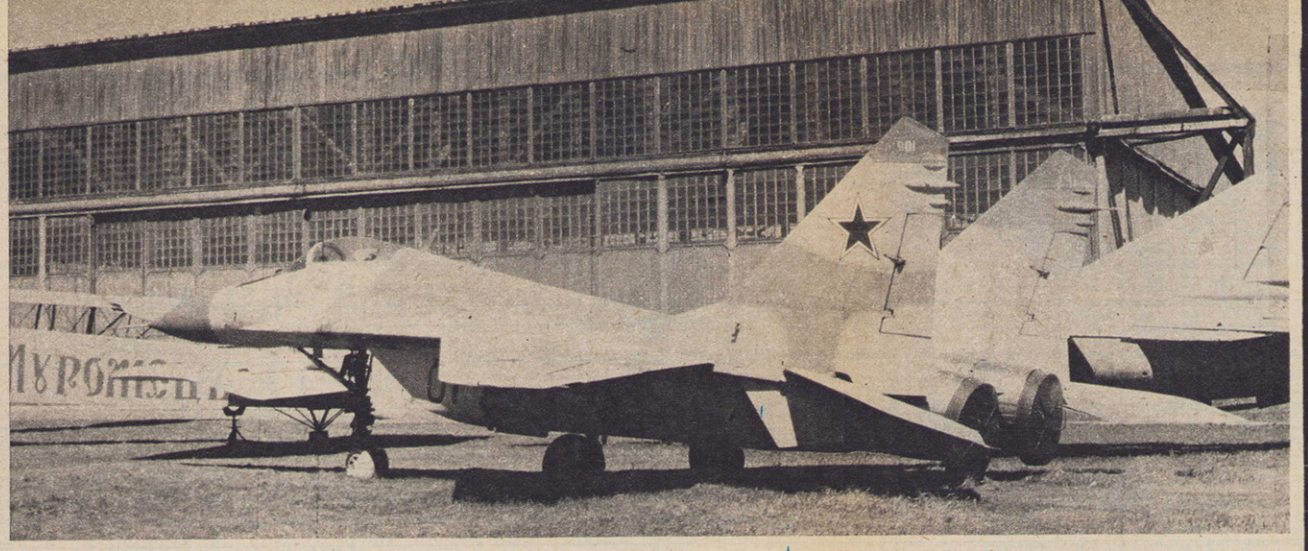


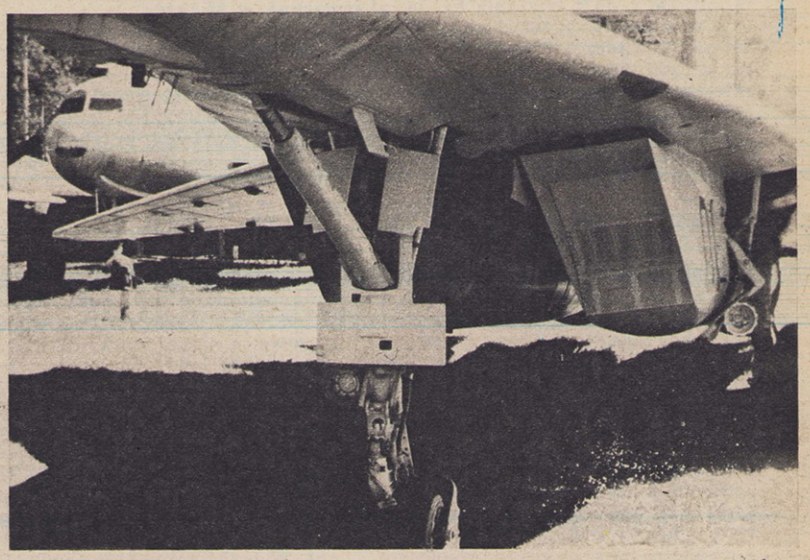
Zdjęcia: APN

Z BLISKA:

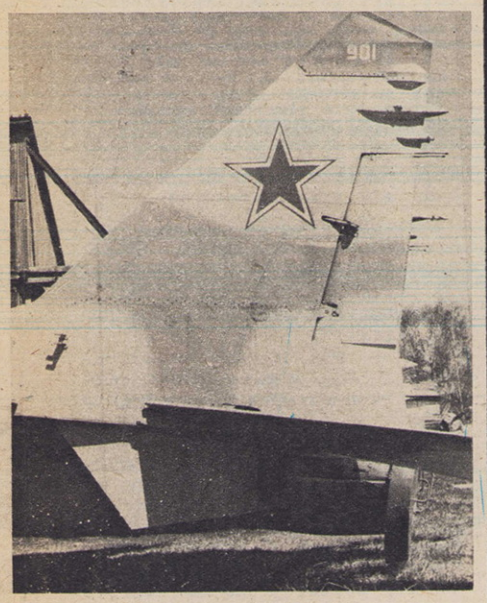


Mocno wyniesiony do góry przód kadłuba MiG-29 wraz z kabiną pilota. Obrys kadłuba za kabiną jest linią prostą, w jednej z późniejszych wersji jest on wypukły.





Powyżej prostokątne skośne wloty powietrza pod skrzydłami, odsunięte od ich dolnej powierzchni dla odcięcia warstwy przyściennej. Wlot zasłonięty składaną klapą. Na goleni przedniego podwozia charakterystyczne osłony, usunięte w późniejszych modyfikacjach seryjnych. Na podwoziu przednim i głównym reflektory lądowania.
Poniżej: dobrze widoczny jest styk statecznika pionowego ze skrzydłem. W późniejszych seriach produkcyjnych MiG-29 przedłużono go do przodu tworząc grzebień aerodynamiczny na skrzydle. Zauważalne lekkie rozchylenie stateczników pionowych na boki. Proszę nie sugerować się rozmiarami pokryw na dyszach silników — pochodzą one z innego samolotu i mają średnicę znacznie większą niż dysze RD-33 (widać to dobrze na lewym silniku).



Powyżej: usterzenie samolotu jest zawieszone obok silników na wysięgnikach będących przedłużeniem skrzydeł. Składa się z szerokich stateczników pionowych z niewielkimi sterami, płytowego usterzenia wysokości oraz płetw ustatecznia jących pod spodem (płetwy te usunięto w późniejszych modyfikacjach, wraz z wprowadzeniem grzebieni na skrzydłach). Interesującym detalem jest niewielki numer 901 na szczycie statecznika pionowego, pochodzący od oznaczenia 29-01.

Poniżej: konstrukcja przedniego podwozia. W samolotach seryjnych przesunięto je o ok. 1 m do tyłu, później zdjęto przednie osłony oraz błotnik ze zdwojonych kół.

MiG-29 to samolot ostatnio bardzo modny. Zaprezentowanie go w Farnborough stało się sensacją w świecie lotniczym, po kilkudziesięciu latach nieobecności radzieckich samolotów wojskowych na międzynarodowych wystawach. Liczba chętnych do zakupu tego samolotu przekroczyła — zdaniem radzieckich pilotów demonstrujących go w Anglii — najśmielsze oczekiwanie. W katalogach udostępnianych w Farnborough zamieszczono przytoczone poniżej dane MiG-29.

O MiGu-29 z pewnością będziemy jeszcze pisać, dziś wróćmy do źródeł — do pierwszego prototypu MiG-29-01, który znajduje się w muzeum w Monino.

Zbudowano kilkanaście prototypowych egzemplarzy MiG-29, różniących się rozwiązaniami konstrukcji. Pierwszy z nich został oblatany przez Aleksandra Fiedotowa 6 października 1977 (MiG-29) to jeden z niewielu samolotów w historii lotnictwa, przy próbach którego nie zginął żaden pilot doświadczalny).

Zapoznając się ze zdjęciami prototypu, prześledźmy zmiany wprowadzane w kolejnych wariantach seryjnych — a znane są obecnie cztery, oprócz dwumiejscowego MiG-29UB. Pierwsze samoloty seryjne różniły się od prototypu jedynie — zewnętrznie oczywiście — cofniętą o ok. 1 m przednią golenią podwozia oraz uzbrojeniem. Druga, najbardziej znana modyfikacja (n.b. najwcześniej poznana, w lipcu 1986 podczas wizyty w Finlandii), otrzymała grzebienie aerodynamiczne na skrzydłach będące przedłużeniem stateczników pionowych, za to usunięto płetwy pod usterzeniem. Zmieniono także osłony na przedniej goleni podwozia. Rok temu „Krylia Rodiny" opublikowały zdjęcia trzeciej wersji bojowej MiG-29 — z wypukłym „garbem" za kabiną pilota, kryjącym aparaturę elektroniczną. I wreszcie wariant poznany jako ostatni — właśnie on poleciał do Farnborough — różni się od drugiego powiększoną cięciwą sterów kierunku, które wystają znacznie poza obrys usterzenia pionowego.

MiG-29...

DANE SAMOLOTU MiG-29
(według prospektu reklamowego „Aviaexportu")

Długość	17,32 m (wersja MiG-29UB — 17,42 m)
Rozpiętość	11,36 m
Wysokość	4,73 m
Masa startowa	
normalna	15 000 kg
maksymalna	18 000 kg
Prędkość maksymalna	Ma = 2,3+
Prędkość maksymalna na małej wysokości	1 500 km/h
Zasięg maksymalny	2 100 km
Pułap praktyczny	17 000 m
Prędkość wznoszenia	330 m/s
Rozbieg	240 m
Dobieg	600 m
Przeciążenie eksploatacyjne	9
Uzbrojenie	działko 30 mm, 6 rakiet kierowanych powietrze — powietrze, rakiety niekierowane 57 mm, 80 mm i 240 mm, bomby
Zasięg stacji radiolokacyjnej	100 km

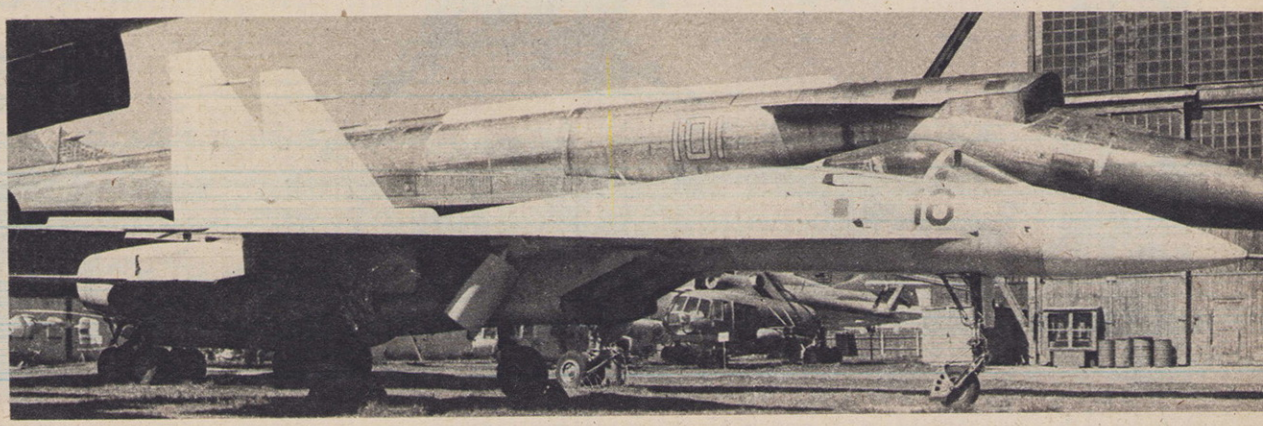
i T-10

Su-27 to najbardziej fascynujący z ostatnich samolotów radzieckich. Od paru lat wchodzi on do uzbrojenia lotnictwa radzieckiego jako myśliwiec, do wywalczenia przewagi w powietrzu, wyróżniający się wystudiowaną aerodynamiką, nowoczesnymi silnikami oraz skutecznym uzbrojeniem.

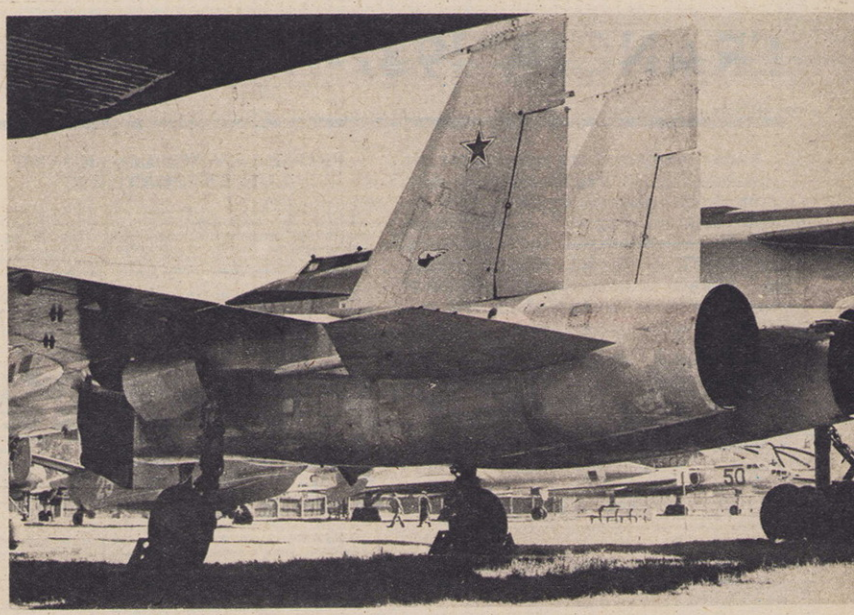
W prasie lotniczej publikowane są liczne zdjęcia Su-27, nieco rzadziej natomiast pisze się o jego prototypie T-10. Samolot ten zademonstrowała po raz pierwszy telewizja radziecka 21 lipca 1985; kilka słabej jakości zdjęć z telewizora obiegło prasę lotniczą. Film ten nakręcono podczas pierwszego lotu T-10, wykonanego przez Włodzimierza Iljuszyna w maju 1977.

Dziś Czytelnicy SP mają okazję dokładniej obejrzeć detale konstrukcji T-10, eksponowanego w muzeum w Monino. „Muzealny" T-10 różni się od „telewizyjnego" uzbrojeniem oraz usunięciem jednego z dwóch grzebieni aerodynamicznych, jakie znajdowały się na każdym skrzydle. Na zdjęciach prezentowane są głównie te elementy konstrukcji T-10, które uległy następnie zmianie w samolotach seryjnych Su-27.

Teksty i zdjęcia: PIOTR BUTOWSKI



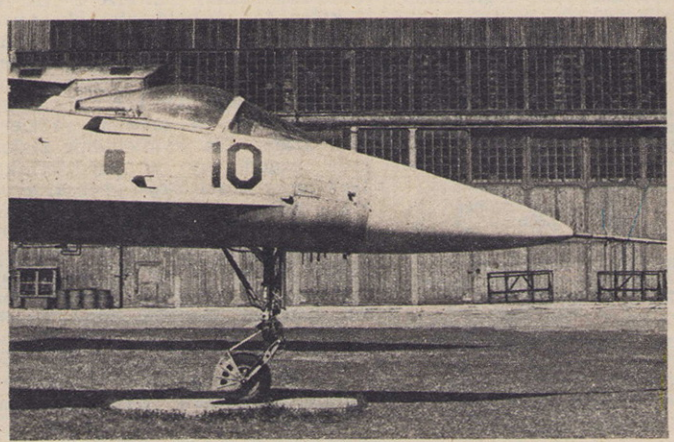
Powyżej: ponieważ ustawienie samolotów w muzeum uniemożliwia, niestety, wykonanie zdjęcia T-10 dokładnie z boku, jedynie na tym ujęciu mogę zademonstrować smukłość jego sylwetki. Wszystkie dotychczas publikowane rysunki prototypu Su-27 grzeszą właśnie zbytnią pękatością.

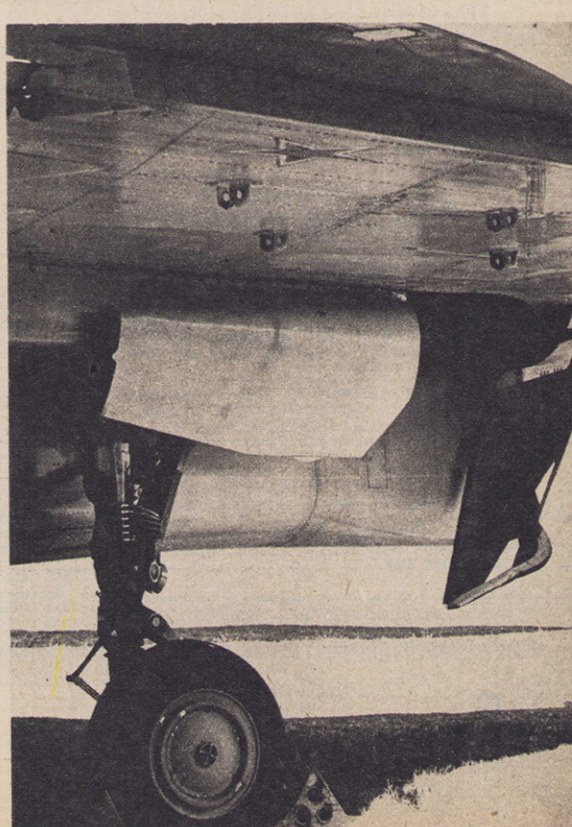


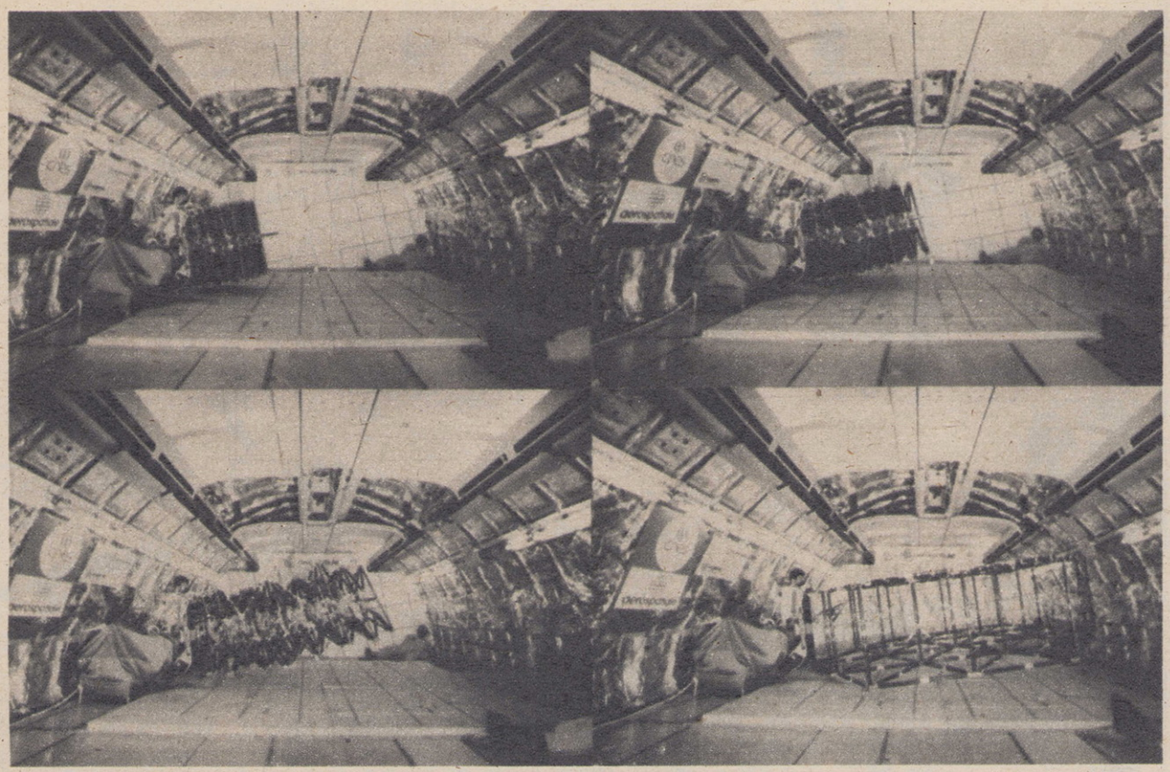
Obok: dwie gondole z silnikami AL-21. W seryjnych Su-27 gondole są znacznie węższe i nieco krótsze, co wiąże się z zastosowaniem nowoczesnych silników dwuprzepływowych R-32 konstrukcji A. Ługi. Niewielka antena między dyszami silników została w Su-27 zastąpiona przez sporych rozmiarów „cygaro" wypełnione elektroniką. Stateczniki pionowe, znajdujące się w T-10 na szczycie gondoli silnikowych, w Su-27 zostały rozsunięte na boki i uzupełnione płetwami podkadłubowymi. Zwiększyła się przy tym powierzchnia sterów kierunku. W dolnej części statecznika pionowego widać niewielki znak zespołu konstruktorskiego im. P. Suchoja.

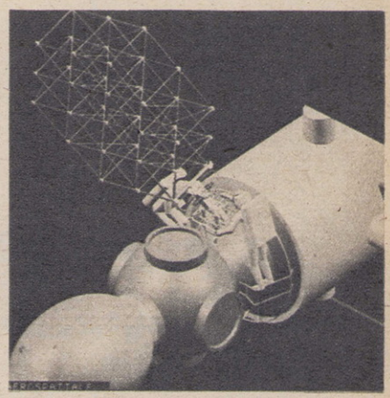
Z prawej strony: osłony podwozia głównego w samolotach seryjnych mają zmieniony kształt. W T-10 przednia ich część służyła jako hamulec aerodynamiczny. Pod skrzydłem widoczne zaczepy do belek na uzbrojenie.

Poniżej: kroplowa osłona kabiny pilota w samolotach seryjnych znacznie się zmieniła: otrzymała wzmacniającą wręgę i bardziej wypukły kształt z tyłu. Ponadto w T-10 jest ona odsunięta do tyłu, w Su-27 — podnoszona do góry. Przednie podwozie samolotu zostało cofnięte o prawie 3 m, przez co stało się jeszcze wyższe i wciągane do przodu (w T-10 — do tyłu). W samolotach seryjnych zwiększyły się również rozmiary anteny stacji radiolokacyjnej.









Próba orbitalnego eksperymentu francusko-radzieckiego ERA przeprowadzona w lutym 1988 w ośrodku w Istres we Francji w ok. 15 s locie po torze parabolicznym z przeciążeniem do 1,5 g na pokładzie samolotu Aerobus A-300. Prób było 7. Struktura ERA ma być zabudowana na zewnątrz stacji Mir w najbliższym locie radziecko-francuskim w 1988 (zdjęcie powyżej).

FRANCJA 1987-1997

Nowo wydany oficjalny rocznik sprawozdawczy francuskiego centrum badań kosmicznych CNES — „1987 Annual Report" — podkreśla 25-lecie astronautyki tego państwa 1962—1987. W treści 48-stronicowego, bogato ilustrowanego rocznika można znaleźć wiele informacji interesujących naszego czytelnika.

Zaczniemy od przeglądu podstawowych programów realizowanych obecnie przy udziale Francji. Litery w nawiasach oznaczają cel programu: N — naukowy, S — stosowany, T — transportowy.

PROGRAMY NARODOWE

TELECOM-1, łącznościowy (S), 1984—1988, satelity TC-1A, B, C, rakieta nośna Ariane.

TELECOM-2, łącznościowy (S), 1991, kontynuacja pracy TC-1C.

SPOT, teledetekcyjny (S), 1986—1990, satelity SPOT-1, 2, 3. SPOT-4 w stadium końcowym w 1992. Rakiety nośne Ariane.

HELIOS, wojskowy obserwacyjny (S), 1993, rakieta nośna Ariane.

PROGRAMY DWU- I WIELOSTRONNE

ARGOS, umiejscowienie i zbiór danych (S), 1978—1992. System francuski z 11 satelitami NOAA z USA.

SARSAT-KOSPAS, poszukiwanie i ratunek (S), 1982—1990. Program ZSRR — USA — Francja — Kanada dla potrzeb morskich i lotniczych.

TOPEX-POSEIDON, oceanograficzny francusko-amerykański (N), 1991. Francuskie wyposażenie w satelicie USA. Rakieta nośna Ariane.

SIGMA, obserwacje promieniowania gamma (N), 1988. Program francusko-radziecki. Radzieckie rakiety nośne.

VLD, długotrwały lot Francuza na pokładzie radzieckiej stacji orbitalnej Mir, 1988 (N).

TDF-1 i 2, satelity telewizyjne bezpośredniego przekazu (S), 1988. Program francusko-zachodnioniemiecki. 2 satelity dla Francji. Rakieta nośna Ariane.

PROGRAMY WIELOSTRONNE LUB EKSPORTOWE

TELE-X, łącznościowy i telewizyjny bezpośredniego przekazu (S), 1989. 1 satelita dla Szwecji (jak TDF-1 i TV-Sat). Rakieta nośna Ariane.

ARABSAT, łącznościowy dla państw Ligi Arabskiej (S), 1985—1990. 2 satelity na orbicie, 1 przygotowywany. Rakieta nośna Ariane.

METEOSAT-EUMETSAT, meteorologiczny (S), 1981—1991. 1 satelita na orbicie, 1 gotowy do startu, 3 w rozwoju. Użytkownik Eumetsat. Rakieta nośna Ariane.

ECS-EUTELSAT, łącznościowy europejski (S), 1983—1988, 3 satelity na orbicie, 1 przygotowywany. Użytkownik Eutelsat. Rakieta nośna Ariane.

ARIANE-1, 2, 3. Rodzina dużych rakiet nośnych (T), 1979—1984. Ariane 1, 2 i 3 w użytkowaniu.

ARIANE-4, rodzina dużych rakiet nośnych (T), 1988. Pierwszy start w 1988.

PROGRAMY EUROPEJSKIE

MARECS, łącznościowy morski (S), 1982. 2 satelity na orbicie. Rakieta nośna Ariane.

OLYMPUS, łącznościowy (S), 1989. 1 satelita. Rakieta nośna Ariane.

ERS-1, obserwacyjny morski (N/S), 1990. 1 satelita. Rakieta nośna Ariane.

IOC-DRS, łącznościowy międzyorbitalny (S), 1989. Eksperyment z przekaźnikowym satelitą danych.

EURECA, platforma odzyskiwana (T), 1990. Kontynuacja programu Spacelab. Wyniesienie na orbitę samolotem kosmicznym USA.

SPACE TELESCOPE, teleskop orbitalny (N), 1989. Program ESA-NASA obserwacji w przedziale widzialnym. Wyniesienie na orbitę samolotem kosmicznym USA.

ULYSSES, obserwacyjny Słońca (N), 1990. Program ESA. 1 próbnik. Wyniesienie samolotem USA.

HIPPARCOS, obserwacyjny gwiazd (N), 1989. 1 satelita astrometryczny. Rakieta nośna Ariane.

ISO, astronomiczny (N), 1993. 1 satelita astronomii w podczerwieni. Rakieta nośna Ariane.

ARIANE-5, wielka rakieta nośna (T), 1995. Pierwszy start w 1995.

HERMES, załogowy samolot kosmiczny (T), 1997. Wynoszony rakietą Ariane-5 ma powracać na Ziemię. Pierwszy start do lotu automatycznego w 1997.

COLUMBUS, moduły infrastruktury orbitalnej (T/S), 1996. Dążenie Europy do posiadania własnej stacji orbitalnej, porównywalnej ze stacją USA.

Należy podkreślić wybitnie użytkowy całościowy program astronautyki francuskiej (w 1987 na programy naukowe CNES przeznaczyło ok. 8% budżetu).

Jeśli chodzi o podstawowe ośrodki astronautyczne, to Francja w 1987 miała ich 13. Te same co w poprzednich latach i wymienione już w SP. Naukowa rada programowa CNES składa się w 1988 z 13 osób, a przewodniczy jej przedstawiciel Urzędu ds. Energii Atomowej. CNES współpracuje z 16 przedsiębiorstwami, w tym z 3 obsługującymi rynek kontynentu amerykańskiego i 1 — szwedzki. W końcu 1987 CNES zatrudniał 2227 osób, z czego 55% stanowili inżynierowie i menadżerowie.

Program Topex-Poseidon był realizowany w 1987 przez zespół 38 naukowców (15 z USA, 13 z Francji i 10 — z siedmiu narodowości). Współpraca francusko-amerykańska w dziedzinie medycyny kosmicznej obejmowała program Rhesus (fizjologia kosmiczna) i Esope-1 (fizjologia różnych metod treningu fizycznego) we współpracy wojskowego centrum badawczego medycyny lotniczo-kosmicznej CERMA z NASA, z którą też współdziałał okresowo centralny szpital regionalny w Tuluzie-Rangueil. W 1987 został przekazany do ZSRR elektryczny model francuskiego teleskopu Sigma do wykorzystania w satelicie radzieckim Granat. Na wymienienie zasługuje uzgodniony w październiku 1987 nowy francusko-radziecki program meteorologiczny Alissa, przewidziany do zastosowania w 1991 na pokładzie stacji Mir w systemie Lidar. Nowy jest też program Scarab mający służyć radiometrycznemu badaniu zasobów termicznych atmosfery ziemskiej. ZSRR zaproponował Francji współudział w nowej wyprawie na Marsa: w opracowaniu lądownika i marsochoda. ESA, NASA i CNES interesują się badaniami systemu Saturna.

Procentowy udział tematów badawczych i technicznych CNES: łączność radiowa — 21%, teledetekcja Ziemi — 22%, infrastruktura orbitalna — 14%, nauka — 5%, napęd rakietowy — 8%, urządzenia nośne — 4%, przyszłe urządzenia nośne — 6%, wielozadaniowe (elementy przetwarzania danych itp.) — 20%.

Specjalnością francuską są badania balonowe z centrum w Aires-sur-L'Adour. W 1987 wystartowały też z Kiruny w Szwecji 2 balony po 100 000 dm³ do eksperymentów aerodynamicznych. Coroczny program Odissea wykorzystuje balony 400 000, 600 000 i 800 000 dm³ o udźwigu do 2 200 kg. Służą one także astrofizyce.

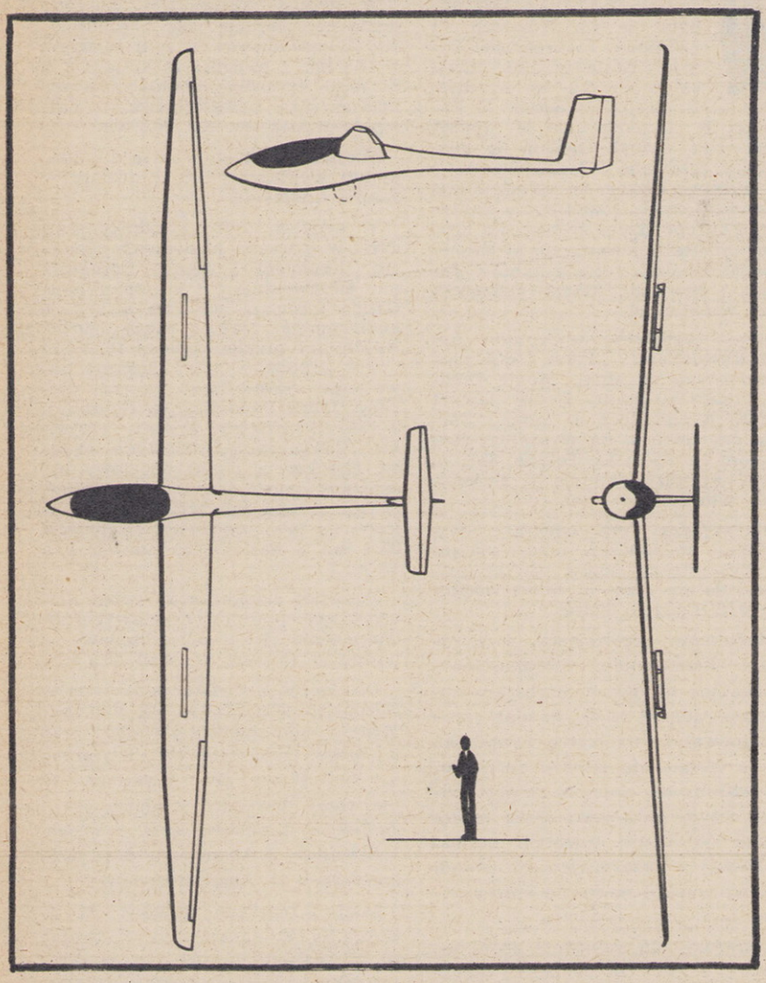
Z okazji 25-lecia astronautyki francuskiej przeprowadzona została ankieta powszechna. Oto jej wyniki.

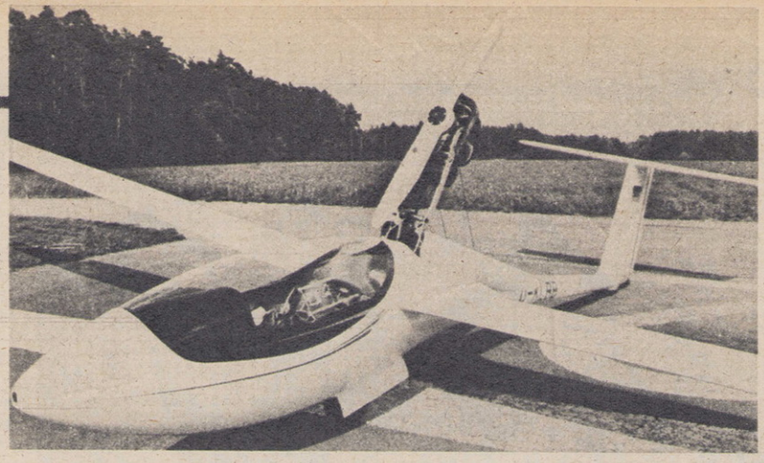
Czy Francja interesuje się lub fascynuje astronautyką? 63% za (młodzież do 25 lat — 68%). Czy zdobywanie kosmosu jest ważne dla rozwoju ludzkości? 79% za (83%). Czy kosmos jest istotny dla badań, techniki i łączności? 91% za (94%). Czy kosmos jest istotny dla nauki? 87% za (85%). Czy państwa europejskie powinny współpracować w zdobywaniu kosmosu? 89% za (94%). Czy Francja musi brać udział w zdobywaniu kosmosu? 88% za (94%). Czy Francja musi mieć znaczące programy astronautyczne w świecie?? 57% za (68%). Czy astronautyka ma istotne znaczenie dla rozwoju przemysłu i strategii wojskowej 73% za (69%).

Obchody jubileuszowe uświetniły 4 wystawy astronautyczne we Francji oraz 3 na kosmodromie w Kourou. Podjęta została decyzja powołania we wrześniu 1988 Technicznego Instytutu Uniwersyteckiego w Kourou. Stowarzyszenie Młodych Techników ANSTJ, które blisko współpracuje z CNES, zwiększyło liczbę klubów z 40 do 60. Narodowy poligon młodzieżowy dla rakiet doświadczalnych w Mourmelon wzbogacił się o 3 nowe. Wzrosło zainteresowanie nauczaniem astronautyki w szkołach, a telewizja rozpoczęła nadawanie programu Astronaute (astronauta) przeznaczonego dla młodzieży w wieku 8—13 lat.

Jak z tego widać, Francja chce wkroczyć w XXI wiek ze społeczeństwem przygotowanym do życia w epoce nauki, techniki, informacji czy łączności — opartej na powszechności astronautyki. **(JW)**

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE





SZYBOWIEC WYCZYNOWY ASW-24

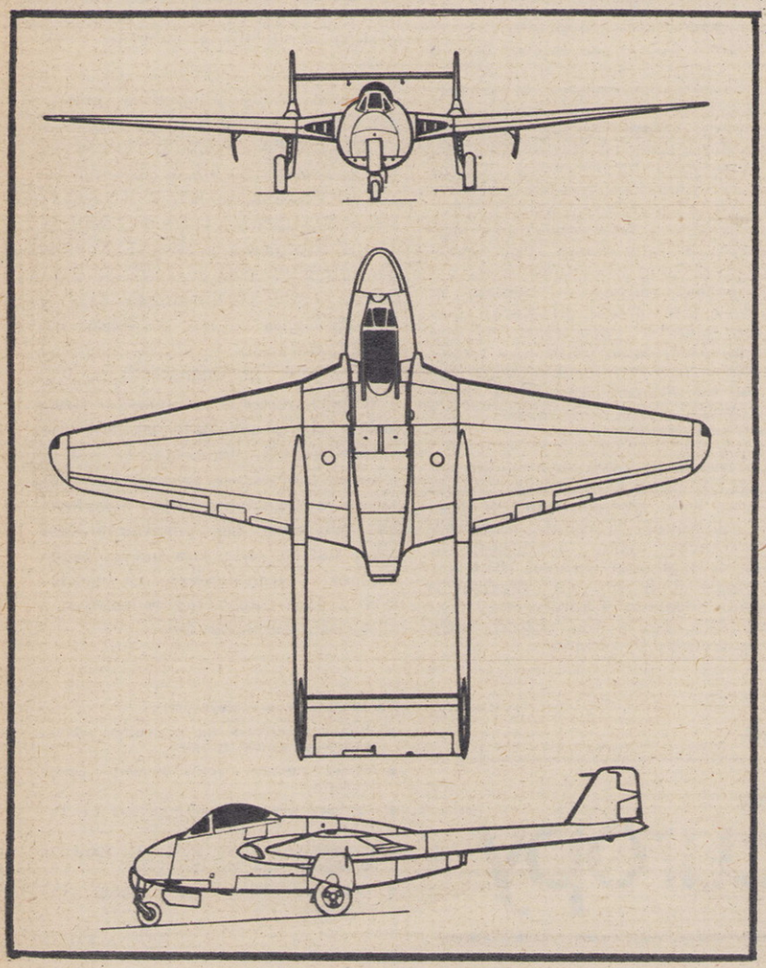
Wytwórnia Alexander Schleicher w Poppenhausen (RFN) opracowała jednomiejscowy szybowiec treningowo-wyczynowy klasy standard, ASW-24. Stanowi on 3. generację szybowców tej firmy, po ASW-15 i -19. Dostosowano go również do trudnych lotów zawodniczych, powiększając współczynnik bezpieczeństwa z 1,5 do 2. Konstruktor Gerhard Waibel opracował szybowiec we współpracy z Lueg M. Boermansem z politechniki w Delft, zajmującej się studiami i badaniami aerodynamicznymi. Projektując aerodynamikę kadłuba, profile płata i usterzeń oraz interferencję układu skrzydło—kadłub, udało się zmniejszyć opór szkodliwy szybowca o ok. 20% w stosunku do innych szybowców klasy standard.

ASW-24 jest laminatowym, wolnonośnym ramieniopłatem z wolnonośnym usterzeniem w układzie litery T oraz wciąganym i zasłanianym kołem głównym oraz stałym kółkiem ogonowym. Ma jednoczęściową osłonę kabiny podnoszoną do góry, ku przodowi, połączoną z tablicą przyrządów pokładowych. Kabina ma regulowane pedały i oparcie; w razie wypadku przejmuje energię uderzenia. Szybowiec jest wyposażony w balastowe zbiorniki wodne 2x65 dm³, dostosowane do zawodów europejskich lub 2x85 dm³ — do warunków USA. Wyposażenie pokładowe obejmuje też aparaturę radiową i instalację tlenową. Stosownie do warunków i stanu lotu można szybowiec wyważać dźwignią na drążku sterowym. W konstrukcji zastosowano włókna węglowe, aramidowe i szklane. Skrzydła o obrysie dwutrapezowym, dużym wydłużeniu, bez skosu, z dodatnim wzniosem, mają wąskie lotki oraz płytowe hamulce aerodynamiczne na górnej powierzchni. Na dolnej powierzchni zastosowano zygzakowate turbulizatory. Na 80% cięciwy uzyskano opływ laminarny. Profil DU-84-158, mało czuły na zabrudzenia i krople deszczu. Usterzenia mają obrysy trapezowe, dzielone są na stateczniki i stery. Mają profile laminarne o grubości 13%. Usterzenie kierunku z dodatnim skosem. Przy montażu skrzydeł i usterzenia wysokości z kadłubem następuje automatyczne łączenie napędów lotek, hamulców aerodynamicznych i steru wysokości. Zawory zbiorników balastowych są sterowane elektrycznie.

Opracowano również wersję motoszybowcową z wychylanym silnikiem Rotax o mocy 18 kW, napędzającym ciągnące drewniane śmigło (na zdjęciu). Dzięki temu szybowiec może sam startować i wykonywać loty silnikowe do 2 h. Cena: 54 500 marek zachodnioniemieckich; motoszybowiec jest droższy o 20 000—25 000 DM. (K)

DANE TECHNICZNE. Wymiary: rozpiętość — 15 m, długość — 6,55 m, wysokość — 1,3 m, powierzchnia skrzydeł — 10 m², wydłużenie — 22,5. **Masy:** własna — 230—235 kg, startowa — 500 kg, obciążenie płata — min. 29, max. 50 kg/m². **Osiągi:** max. doskonałość — 43 przy 105 km/h, min. opadanie — 0,58 m/s, prędkości: max dopuszczalna — 270 km/h, min. — 70 km/h, w powietrzu burzliwym — 205 km/h, na holu za samolotem — 205 km/h, za wyciągarką — 140 km/h.

LAMUS



DE HAVILLAND DH.100 VAMPIRE

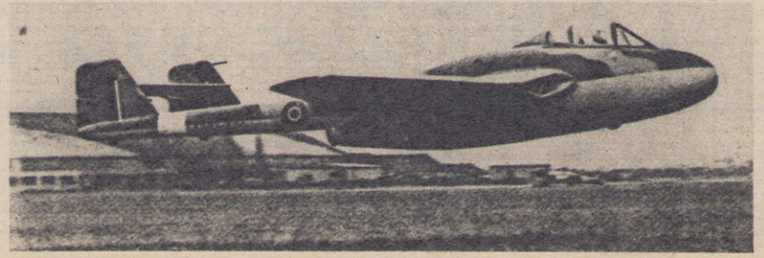
Po dobrym początku zrobionym przez F. Whittle'a, problemem napędu odrzutowego zajęła się również wytwórnia De Havilland, gdzie prace nad konstrukcją silnika podjął mjr Halford. Pomyślne efekty jego prac skłoniły wytwórnię do podjęcia w 1941 prac nad samolotem odrzutowym wg specyfikacji E.6/41 na samolot doświadczalno-myśliwski. Projekt samolotu napędzanego silnikiem Halford H.1 rozpoczęto realizować w maju 1942, a prototyp samolotu DH.100 Vampire (wampir) oblatano 1943-09-20.

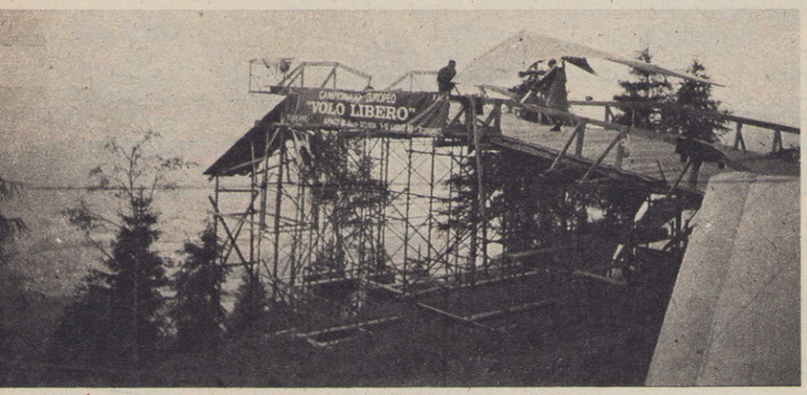
Silnik H.1 o ciągu 12 kN był w zasadzie podobny do silników Power Jets (później Rolls-Royce) Welland (napęd Meteora) z tym, że środkowa sprężarka silnika H.1 była zasilana powietrzem bezpośrednio z kanału wlotowego, podczas gdy w silnikach Rolls-Royce powietrze pobierane było z tzw. komory wyrównawczej (bez efektu naporowego).

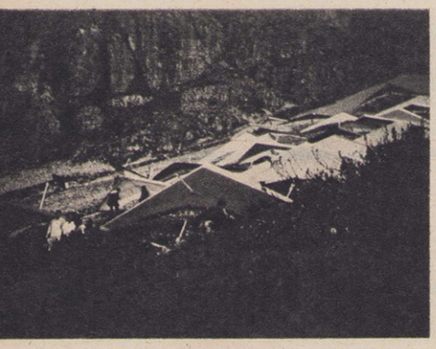
Konstruktor samolotu, R.E. Bishop, pragnąc wykorzystać do maksimum ciąg silnika, dołożył starań aby, na ile to możliwe, skrócić kanały wlotowy i wylotowy. Przy jednosilnikowym układzie nie było to łatwe. W rezultacie silnik umieszczono w obszarze centropłata, z krótkim, rozdwojonym kanałem wlotowym, zakończonym trójkątnymi chwytami powietrza w krawędziach natarcia. Wylot z silnika był bezpośredni (bez przedłużacza) co zmusiło konstruktora do „obcięcia" kadłuba tuż za silnikiem i zabudowy usterzenia na dwóch belkowych wspornikach. Ten oryginalny układ został zachowany również w następnych konstrukcjach De Havillanda. Krótka gondola kadłuba mieściła przed płatem kabinę pilota z kroplową osłoną, odsuwaną do tyłu. Skrzydła, w układzie średniopłata, miały obrys trapezowy z zaokrąglonymi końcówkami i poszerzoną oraz pogrubioną częścią przykadłubową (centropłatem). Usterzenie pionowe podwójne, na końcach belek wspornikowych; usterzenie poziome zamontowane pomiędzy statecznikami pionowymi, w połowie ich wysokości. Podwozie trzykołowe z kołem przednim; zespoły podwozia głównego wciągane w centropłat, w kierunku kadłuba, przednie — do tyłu, w kadłub. Uzbrojenie (od 3. prototypu) składało się z 4 działek 20 mm w dolnej części kadłuba.

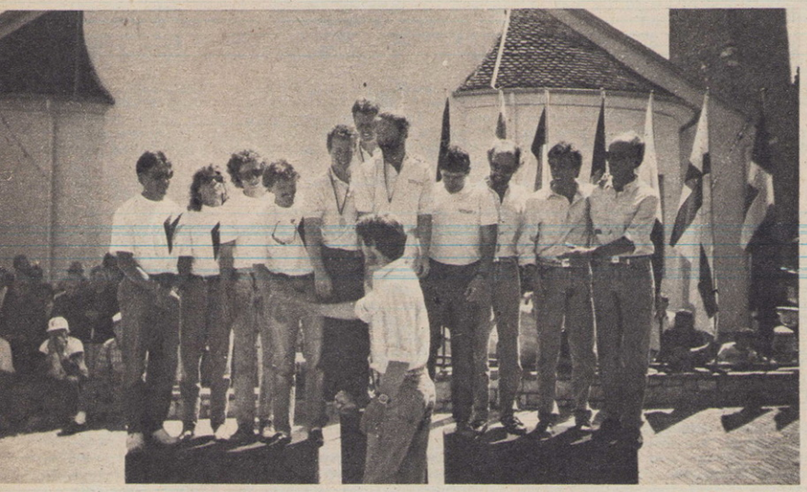
Po przejściu pomyślnie przebiegających prób, samolot DH.100 skierowano do produkcji jako myśliwiec Vampire F Mk 1 (F.1) z silnikiem Goblin I (H.1) o ciągu 12 kN. Zbudowano 268 samolotów tej wersji, przy czym od 41. egz. silniki Goblin I zmieniono na Goblin II (14 kN), a od 51. egz. wprowadzono ciśnieniową (hermetyczną) kabinę pilota. Pierwszy samolot seryjny oblatano 20 czerwca 1945. Samoloty Vampire nie zdążyły wziąć udziału w II wojnie światowej, ale były rozwijane i użytkowane długo po wojnie. Wersja F.3 (oblot 4 listopada 1946) różniła się zmienionym kształtem usterzenia pionowego (obrys eliptyczny zamiast trapezowego). Zbudowano 209 samolotów (80 dla Australii; F.30). Najliczniej wyprodukowanym wariantem był myśliwsko-bombowy F.B.5 (1 149 egz.) z 1948. W wersji F.B.52 był eksportowany i produkowany na licencji we Francji (Mistral), Włoszech, Indiach i Szwajcarii, gdzie zresztą służy do dziś (!). Vampire był samolotem udanym: szybkim i zwrotnym, ale miał np. skłonność do przeciągnięcia i zaburzenia stateczności przy większych prędkościach (Macha 0,71—0,76). (J.Ś.)

DANE TECHNICZNE Vampire F.1 (14 kN). Wymiary: rozpiętość — 12,2 m, długość — 9,4 m, wysokość — 2,7 m. **Masy:** własna — 2 900 kg, startowa — 3 900 kg, max. — 4760 kg. Osiągi: prędkość max. — 860 km/h (5300 m), wznoszenie — 21,3 m/s, pułap — 9 000 m, zasięg —1 170 km, z dod. zbiorn. — 1 840 km. **Na zdjęciu i rysunku: Vampire F.1.**









W dniach 1—16 lipca 1988 odbyły się we Włoszech VI Lotniowe Mistrzostwa Europy. Brała w nich udział ekipa polska w składzie: P. Erelis, J. Korol, Z. Zalewski, R. Zamarło oraz M. Rodzewicz (kier. ekipy). Ogółem do mistrzostw zgłoszono 108 zawodników z 22 państw. Liczby te uwzględniają również 9 zawodników spoza kontynentu europejskiego (7-osobową drużynę Australii z mistrzem świata R. Duncanem oraz reprezentantów Japonii i Brazylii), którzy startowali poza konkursem.

Rejon zawodów wytyczony był miejscowościami: Pieve d'Alpago (startowisko na stoku Monte Dolada, 1938 m npm), Feltre (szczyt Monte Avena, 1453 m npm) i Cortina (startowisko na wysokości 2543 m npm na stoku Le Tofane, 3243 m npm), znajdującymi się w Dolomitach Włoskich.

Największą rolę odegrały dwa pierwsze startowiska, umożliwiające rozgrywanie przelotów wzdłuż rozległej doliny rzeki F. Piave między Pieve d'Alpago i Fetre.

Regulamin przewidywał dwa rodzaje konkurencji: prędkościową, polegającą na jak najszybszym obleceniu zadanej trasy. Pomiar czasu następował tu od startu zawodnika aż do osiągnięcia punktu docelowego; wyścigową, podobną do poprzedniej, z tym, że pomiar czasu następował od chwili otwarcia bramki startowej z pozostawieniem zawodnikowi wyboru momentu startu.

W obu przypadkach, w razie nieosiągnięcia celu, zawodnik zdobywał punkty jedynie za pokonaną odległość.

Mistrzostwa odbywały się w dwóch turach. Pierwsza — eliminacyjna (1988-07-01—07) przebiegała w 2 grupach dobranych losowo, lecz z równomiernym podziałem liczby zawodników z poszczególnych państw. Nazwano je umownie czerwoną i niebieską. Grupy te startowały na przemian z różnych startowisk i były odrębnie klasyfikowane. Druga tura — to finał mistrzostw (1988-07--08—15). Zawodnicy zostali podzieleni na grupę finałową (2 x 24 najlepszych pilotów z obu grup eliminacyjnych plus zakwalifikowani piloci pozaeuropejscy — ogółem 56 osób — tzw. grupa pierwsza) oraz grupę pilotów pozostałych (grupa druga) rywalizujących m.in. w punktacji drużynowej. Punktacja ta zależała od miejsc zajętych w mistrzostwach przez 4 najlepszych zawodników danego kraju.

Łącznie w grupach eliminacyjnych rozegrano po 4 konkurencje. Wyniki grup były zróżnicowane. W grupie czerwonej zaliczono wszystkie konkurencje jako prędkościowe. Najdłuższy przelot wynosił 103,4 km w czasie 3 h 46 min. Przeciętny dystans docelowy 4 konkurencji wynosił 66,5 km i był pokonywany przez średnio 13 pilotów.

W grupie niebieskiej zaliczono jedną konkurencję jako prędkościową (29 zawodników w celu odległym o 73,3 km z najlepszym czasem 2 h 21 min). Pozostałe konkurencje zaliczono jako odległościowe, a najlepszy wynik wynosił 90,2 km.

Miejsca Polaków w turze eliminacyjnej wykluczały ich z udziału w grupie finałowej.

W drugiej turze zawodnicy walczyli w grupach nazwanych pierwszą (finałową) i drugą. Rozegrały one odpowiednio 5 i 4 konkurencje. Grupa pierwsza zaliczała wszystkie konkurencje jako prędkościowe. Najdłuższy przelot wynosił 102,1 km i był pokonany przez jednego zawodnika, późniejszego mistrza Europy, Johna Pendry'ego w czasie 5 h 9 min. Przeciętny dystans wszystkich konkurencji finałowych wynosił 73,4 km, a punkt docelowy był osiągany przez średnio 20 pilotów. Grupa druga zaliczyła jedną konkurencję jako prędkościową (przelot 85,3 km z najlepszym czasem 4 h 13 min).

Pozostałe konkurencje wobec nieosiągnięcia punktów docelowych potraktowano jako odległościowe, a najlepszy rezultat wynosił 48,2 km.

Ostateczna klasyfikacja mistrzostw Europy'88 przedstawia się następująco: 1. John Pendry (W. Brytania), 2. Bruce Goldsmith (W. Brytania), 3. Yes Flynn (W. Brytania). W pierwszej dziesiątce znalazło się 4 Anglików, 2 pilotów RFN, 1 Włoch, 1 Szwajcar, 2 Austriaków oraz poza konkursem 2 Australijczyków.

Miejsca naszych pilotów: 59. J. Korol, 70. R. Zamarło, 77. P. Erelis, 80. Z. Zalewski (na 89 pilotów sklasyfikowanych w mistrzostwach). Dla porównania najlepsze wyniki pilotów krajów socjalistycznych: 35. A. Sutiagin (ZSRR), 36. T. Suchanek (CSRS), 48. J. Kocsis (WRL).

Klasyfikacja zespołowa (wraz z wykazem liczby pilotów w grupie pierwszej i drugiej): 1. W. Brytania — 6/0, 2. RFN — 6/0, 3. Włochy — 5/1, 4. Austria — 4/2, 5. Szwecja — 5/1, 6. Francja — 4/2, 7. Izrael — 3/3, 8. Szwajcaria — 2/4, 9. ZSRR — 3/3, 10. Hiszpania — 2/4, 11. Norwegia — 2/4, 12. Węgry — 1/5, 13. Finlandia — 1/4, 14. Czechosłowacja — 2/0, 15. Dania — 1/1, 16. Polska — 0/4, 17. Holandia — 1/0, 18. Lichtenstein — 0/1, 19. Jugosławia — 0/2.

Wyniki naszych pilotów z pewnością nie zaspokajają ambicji, nie należy jednak zapominać, że był to jeden z pierwszych kontaktów oficjalnej reprezentacji APRL z czołówką światową. Do pokonania jest wiele barier, zwłaszcza natury technicznej i treningowej. O niektórych z nich napiszemy w jednym z kolejnych numerów SP.

MIROSŁAW RODZEWICZ • Korespondencja z Włoch

VI Mistrzostwa Europy

Na zdjęciach w kolejności:

- Pomost startowy na głównym startowisku — Moute Dolada.
- Mistrz Europy John Pendry przed startem.
- Skalisty krajobraz startowiska Le Tofane.
- Dynamiczny start Ryszarda Zamarły ze startowiska Moute Avena.
- Najlepsze zespoły na podium zwycięzców.

Zdjęcia autora

GODŁO i BARWA w LOTNICTWIE POLSKIM

Tekst i rysunki: TOMASZ J. KOWALSKI

SAMOLOTY PIERWSZYCH LAT NIEPODLEGŁOŚCI

Pierwszy samolot z polskimi znakami rozpoznawczymi wystartował z lotniska Lewandówka we Lwowie 5 listopada 1918 ze znakami namalowanymi przez por. Torunia. Lotnisko we Lwowie było dobrze zaopatrzone w sprzęt (zwłaszcza bojowy), co pozwoliło już po trzech dniach (lotnisko zajęto 3 listopada) użyć samolotów w walkach o Lwów.

TABLICA BARWNA

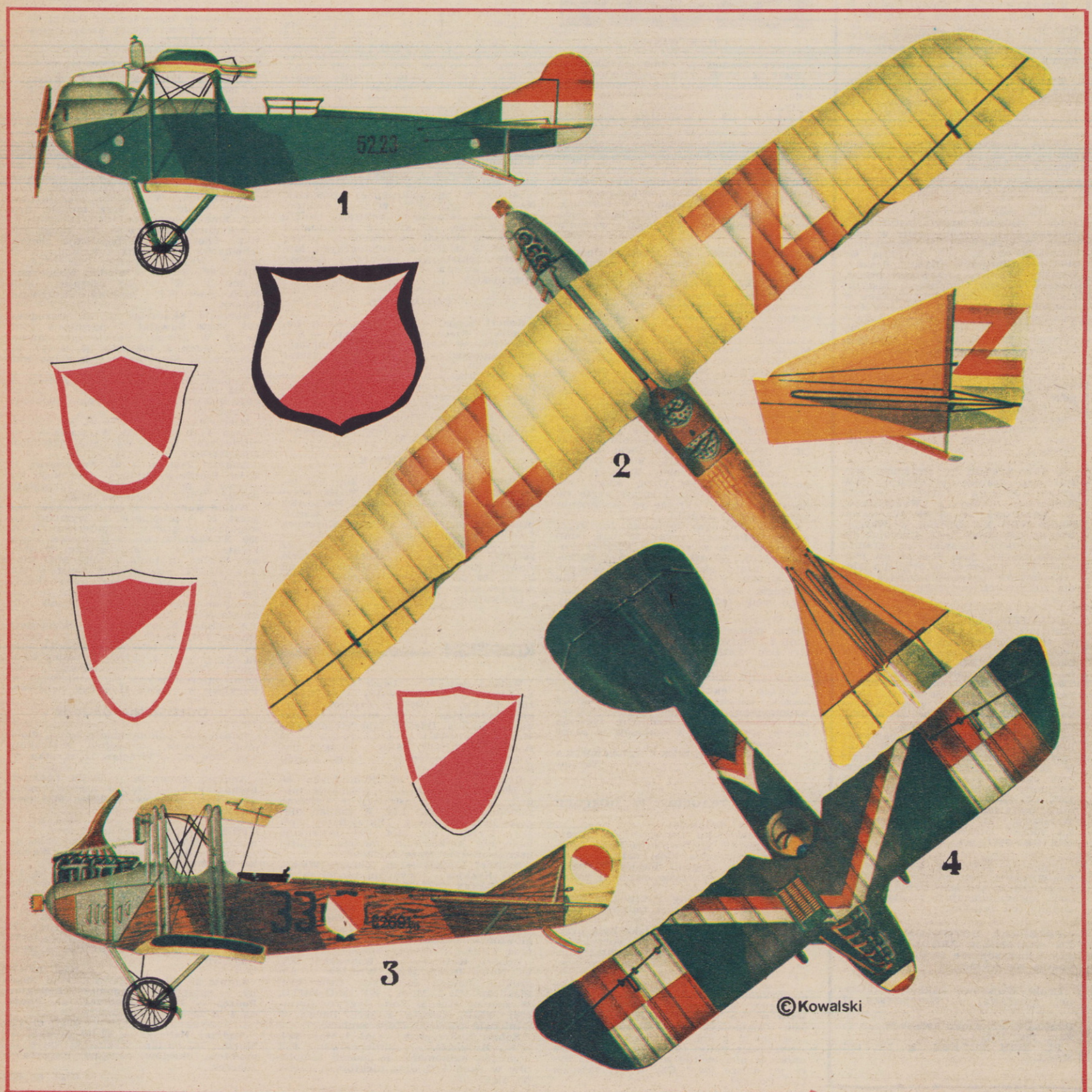
1 — **Offlag C II** nr 56.23 (?) — jeden z pierwszych samolotów użytych przez obrońców Lwowa w dniach 6—13 listopada 1918. Samolot miał znaki rozpoznawcze w postaci biało-czerwonych pasów na końcach skrzydeł, usterzenia poziomego i pionowego. Malowanie: kadłub w barwie ciemnozielonej, górne powierzchnie płatów i usterzenia najprawdopodobniej także zielone, choć nie można wykluczyć, że były pozostawione w naturalnej barwie płótna. Części kryte blachą — w barwie naturalnej.

2 — **LLoyd C II** na lotnisku Rakowice w Krakowie w dniach 3—15 listopada 1918. Samolot miał namalowane znaki rozpoznawcze w postaci czerwonej litery Z na białym polu. Kolorystyka: samolot w barwach naturalnych typowych dla samolotów szkolnych lotnictwa Austro-Węgier.

3 — **Rumpler C I** nr 2691/17, na którym 21 listopada 1918 zginął w wypadku ppor. pil. W. Piechowski — pierwszy, który poległ śmiercią lotnika w niepodległej Polsce. Samolot zaopatrzony był w znaki rozpoznawcze, wprowadzone w Warszawie — biało-czerwona tarcza oraz biało-czerwone koło na sterze kierunku. Znaki niemieckie zamalowano czarną farbą na skrzydłach lub bezpośrednio na nich malowano znaki polskie. Kolorystyka: samolot w barwach naturalnych.

4 — **Albatros D III** z oznakowaniem wprowadzonym 1 grudnia 1918: biało-czerwone szachownice. Biało-czerwone pasy na płatach i kadłubie oraz kołpak w tych samych kolorach były elementami wprowadzonymi dodatkowo w lotnictwie wielkopolskim w 1919. Malowanie: powierzchnie górne i boczne— ciemnozielone; powierzchnie dolne — jasnoniebieskie.

Na tablicy barwnej przedstawiono ponadto różne odmiany znaku rozpoznawczego, stosowanego w Warszawie od 20 listopada 1918.



Rok założenia 1930

SKRZYDLATA POLSKA

TYGODNIK
LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY
Wyróżniony
Dyplomem Honorowym FAI (1966)

REDAGUJE ZESPÓŁ:

Redaktor naczelny — Jerzy R. Konieczny, zastępca redaktora naczelnego — Tadeusz Malinowski, zastępca redaktora naczelnego — sekretarz redakcji — Henryk Kucharski, zastępca sekretarza redakcji — Piotr Górski, redaktorzy: Waldemar Czerniszewski, Wojciech J. Gawrych, Bogusław J. Witkowski, Janusz Wojciechowski, redaktor graficzny — Jolanta Kalita, redaktor techniczny — Wiesława Dymnicka, sekretariat redakcji — Wanda Szawarska.

Stale współpracują: Bolesław Gaczkowski (Aerokluby), Bernard Koszewski.

REDAKCJA: ul. Nowy Świat 24 m. 2, 00-373 Warszawa 1. Telefony: 27-33-78 — redaktor naczelny — sekretariat, 27-52-60 — zastępcy redaktora naczelnego — sekretarz redakcji.

WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, ul. Kazimierzowska 52, 02-546 Warszawa, telefon — centrala 49-27-51 do 9.

CENA PRENUMERATY: kwartalnie — 910 zł, półrocznie — 1 820 zł, rocznie — 3 640 zł.

WARUNKI PRENUMERATY

1. Dla osób prywatnych — instytucji i zakładów pracy: instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miastach wojewódzkich i pozostałych miastach, w których znajdują się siedziby Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" zamawiają prenumeratę w tych Oddziałach; instytucje i zakłady pracy zlokalizowane w miejscowościach, gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" i na terenach wiejskich opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli.

2. Dla osób fizycznych — indywidualnych prenumeratorów: osoby zamieszkałe na wsi i w miastach gdzie nie ma Oddziałów RSW „Prasa — Książka — Ruch" opłacają prenumeratę w urzędach pocztowych i u doręczycieli, w pozostałych miastach — wyłącznie w urzędach pocztowych.

3. Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje RSW „Prasa — Książka — Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa. Konto NBP XV Oddział w Warszawie nr 1153-201045-139-11. Prenumerata ze zleceniem wysyłki za granicę pocztą zwykłą jest droższa od prenumeraty krajowej o 50% dla zleceniodawców indywidualnych i 100% dla zlecających instytucji i zakładów pracy.

OGŁOSZENIA. Cena ogłoszeń drobnych w tekście wynosi 200 zł za słowo, a ogłoszeń urzędowych i reklamowych oraz komunikatów handlowych — 600 zł za 1 cm². Cena ogłoszeń na całej stronie wynosi 300 000 zł; na 3/4 strony — 230 000 zł; na 1/2 strony — 150 000 zł. Ceny podstawowe ogłoszeń wzrastają: za każdy dodatkowy kolor — o 30%; za pełny kolor — o 100%; za zamieszczenie ogłoszenia na pierwszej lub ostatniej stronie — o 100%. Za ogłoszenia drobne przekraczające 50 słów, a w przypadku pozostałych ogłoszeń i reklam — 1 stronę, doliczany jest dodatek w wysokości 100% od nadwyżki. Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy WKiŁ — 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. ZA TREŚĆ OGŁOSZEŃ REDAKCJA NIE ODPOWIADA.

Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych artykułach, korespondencjach i listach oraz zmiany ich tytułów.

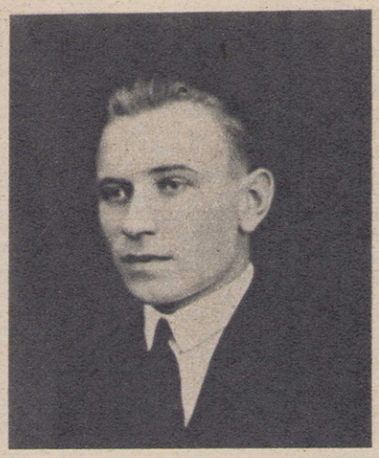
PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca.

Druk: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77.

Podpisano do druku 1988-10-26.
Zam. 1942. U-21.
PL ISSN 0137-866X ● Nr ind. 37606X.

NASZE TRASY

LISTY



MARIAN WINNIK

Wielce Szanowny Panie Redaktorze!
Piszę z wielkim wzruszeniem, gdyż przypadkowo dostała się w moje ręce książka Adama Popiela „Pamięci poległych lotników 1933—1939", w której — na stronie 128 — znalazłem informację o moim ukochanym Bracie, Marianie Winniku. Żałując z całego serca, że nie wiedziałem wcześniej o zbieraniu materiałów do niej, pragnę przesłać garść danych, uzupełniających informację zawartą w książce. Dołączam także reprodukcję zdjęcia Brata, wykonanego w 1936 lub 1937 w Konstancy, w Rumunii. Mam nadzieję, że moje informacje będą wykorzystane w kolejnym wydaniu książki.

Marian Winnik, syn Józefa i Joanny z domu Hrycej (mimo z ukraińska brzmiącego nazwiska nasza Matka była rdzenną Polką) urodził się 15 lutego 1910 w Dolinie, w województwie stanisławowskim. Po ukończeniu liceum w 1928 wstąpił jako ochotnik, do Marynarki Wojennej w Gdyni. W latach 1929—1930 studiował tam w Szkole Specjalistów Morskich, którą ukończył z wynikiem bardzo dobrym, jako dyplomowany radiotelegrafista. Następnie pracował w wyuczonym zawodzie na statkach: „Robur III", „Robur V", „Lublin", „Polonia", „Śląsk", „Lwów" i „Toruń".

W 1936 przeniósł się do lotnictwa komunikacyjnego. 23 listopada 1937 zginął w katastrofie lotniczej samolotu Douglas DC-2 SP-ASJ w górach Pirin w Bułgarii. Jego pogrzeb odbył się w Dolinie, 14 grudnia tegoż roku. Wraz z Nim pochowano naszego Ojca, który nie przeżył śmierci syna i zmarł nagle (w nocy), na serce, wkrótce po otrzymaniu wiadomości o tragedii.
O wspomnianym wypadku lotniczym szereg informacji (wraz ze zdjęciami) zawartych jest w artykule Elżbiety Pogorzelskiej „SP-ASJ zaginął nad Bałkanami", który ukazał się w „Kulisach" nr 37(1073) z 11 września 1977. Nie ustrzegła się tam autorka geograficznego błędu (gdzie Dolina, a gdzie San).

5 stycznia 1938 na adres Matki nadeszło pismo od kierownictwa Polskich Linii Lotniczych LOT, wraz ze Srebrnym Krzyżem Zasługi i dekretem o jego nadaniu ś.p. Marianowi Winnikowi za zasługi dla lotnictwa komunikacyjnego.

Gorąco dziękuję Autorowi za wzruszenia, jakich dostarczyła mi lektura wspomnianej na wstępie książki. Pozwalam sobie dołączyć serdeczne życzenia dalszej wytrwałości i sukcesów w pracy zawodowej.

FRANCISZKA SZLACHETKA
Tarnów

LOTNICZE TRAGEDIE W GORCACH

Szanowna Redakcjo!
W przewodniku turystycznym Józefa Nyki „Gorce", Wydawnictwo Sport i Turystyka (Warszawa, 1965) natrafiłem na ślady dwóch tragedii lotniczych, jakie wydarzyły się w czasie ostatniej wojny w Gorcach.
„W lesie od strony Żubrowiska spadł w styczniu 1945 samolot radziecki, załoga zginęła."
Nurtują mnie pytania: jaka była przyczyna katastrofy: samolot nieprzyjacielski, artyleria przeciwlotnicza, błąd pilota, niesprawność samolotu, jakiego typu był to samolot?
„18 grudnia 1944 spadł pod Przehybką amerykański Liberator, zestrzelony przez Niemców. Z 10 ludzi załogi, 9 uratowało się na spadochronach nad obszarem Ochotnicy, przy silnym ostrzale niemieckim z dol. Dunajca."
Interesuje mnie: czy załoga Liberatora uniknęła niemieckiej niewoli i jakie były jej dalsze losy? Czy w jej składzie byli Polacy?

Może Czytelnicy „Skrzydlatej Polski" uzupełnią lakoniczne informacje zawarte w przewodniku, a mieszczące w sobie tyle dramatyzmu.
Łączę pozdrowienia

ZBIGNEW KUBIEŃ
Andrychów

POCZTA LOTNICZA

MECHANIK LOTNICZY

Krzysztof Chyćko — Przyborów. W wojsku kwalifikacje mechanika (technika) lotniczego zdobyć można m.in. w Szkołach Chorążych Personelu Lotniczego w Oleśnicy i Zamościu. Nauka trwa dwa lata dla absolwentów średnich szkół ogólnokształcących i zawodowych a trzy lata dla absolwentów zasadniczych szkół zawodowych. Podania o przyjęcie do tych szkół składa się wiosną każdego roku, m.in. poprzez Wojskowe Komendy Uzupełnień, które udzielają także szczegółowych informacji o szkolnictwie wojskowym.

UWAGI

Zygmunt Bąk — Sanok. Podpis pod zdjęciem w SP 36/88 przedstawiającym nowy lekki śmigłowiec PZL W-4 nie jest błędny, gdyż rzeczywiście makieta tego śmigłowca została zaprezentowana po raz pierwszy w polskiej prasie ogólnodostępnej, której każdy numer jest do nabycia w kioskach Ruchu.
Dziękujemy za interesujące uwagi o SP.

POCZTÓWKI I PROSPEKTY

Sławomir i Piotr Oberdowie — Lublin, Waldemar Aliścin — Nakoniady. Lotniczych pocztówek i prospektów redakcja nie posiada. Pocztówki takie bywają niekiedy w ogólnodostępnej sprzedaży. Natomiast prospekty wydają niektóre wytwórnie lotnicze i centrale handlu zagranicznego, do których ewentualnie należy się zwrócić bezpośrednio. Adresy — m.in. w książkach telefonicznych. Materiały reklamowe najłatwiej zdobyć podczas wystaw i targów, np. Targów Poznańskich.

OGŁOSZENIA

Robert Socha — Myślenice, Artur Łakomiec — Kielce, Edward Szymla — Siemirowice. W Klubie Iskra nie publikujemy ogłoszeń o wyraźnym charakterze handlowym. Takie ogłoszenia publikujemy po przesłaniu ich treści i opłaty przekazem pocztowym (według stawek, które zamieszczone są na tej stronie, w tzw. stopce redakcyjnej) pod adresem: Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności — 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52.

TAJEMNICZY K.

Interesujące wyjaśnienie, kim był tajemniczy K. (patrz SP 29 i 38/1988) przysłał do redakcji Arkadiusz Nerkowicz z Ostródy, który pisze m.in.: „Współpracownikiem, który obciążył Korolowa fałszywymi zeznaniami był A. Kostiukow. Przywłaszczył on sobie również zasługi, związane ze skonstruowaniem sławnej katiuszy. Wszystko wskazuje na to, że to on jest tym tajemniczym K. występującym w źródle radzieckim".
Dziękujemy.

KLUB ISKRA

Walerij Zajcew — Lepse 5G-67, 252067 g. Kijew; Iwan Makowskij — ul. Gagarina d.6 kw. 37, 330000 g. Zaporoże; Siergiej Syrowatko — ul. Jarosława Talana 12, 270031 g. Odessa; Igor Stepanowicz Wasilew — 680014 g. Chabarowsk — 14 A/Ja-2 — wszyscy ZSRR — pragną nawiązać korespondencję na temat modeli lotniczych.

Ryszard Kus — ul. Sobieskiego 40, 41-700 Ruda Śląska 1 — poszukuje modeli, kalkomanii, instrukcji i malowań samolotów w skali 1:72. W zamian oferuje liczne numery „Skrzydlatej Polski", L+K, TBiU, MM, PM, instrukcje malowań, kalkomanie, modele, odbitki kserograficzne. Może zapłacić.

Andrzej Łuckoś — ul. Złotego Wieku, 31-616 Kraków — wymieni model samolotu Halifax (1:72, Airfix) na inny model czterosilnikowy.

Wojciech Gorczyński — ul. Nowosądecka 11/69, 30-683 Kraków — zainteresowany jest wymianą modeli samolotów, głównie z okresu II wojny światowej, oraz TBiU.

Robert Kula — ul. Rogowska 98/4, os. Nowy Dwór, 54-440 Wrocław — poszukuje modeli lotniczych firm VEB Plasticart (Be-6, Mi-6) i KP (MiG-15UTI). W zamian oferuje Żółte tygrysy (lotnicze), TBiU, zeszyty z serii Barwa w lotnictwie polskim. Może zapłacić.

Robert Kokoszewski — Al. 1 Maja 59/4, 85-005 Bydgoszcz — zainteresowany jest wymianą kalkomanii do modeli samolotów w skali 1:72 oraz niektórych części do nich.

ZBIERAMY ZNACZKI

PŘEPRAVENO BALÓNEM

Z okazji Światowej Wystawy Filatelistycznej PRAGA 88 Poczta Czechosłowacji 1 czerwca br. wprowadziła do obiegu dwie okolicznościowe karty, przeznaczone do przewozu Pocztą Balonową. Fragment takiej karty przedstawiamy. (WIECZ)

Zbigniew Jabłoński — ul. Witosa 1 m. 188, 42-224 Częstochowa — poszukuje tomiku 9 Biblioteczki Skrzydlatej Polski oraz TBiU 42, 52, 58, 67, 68, 69, 80, 82, 99. W zamian oferuje tomiki 10, 16 i 17 Biblioteczki Skrzydlatej Polski, liczne inne TBiU oraz MM z planami samolotów Bréguet XIX B-2, P-38 i Mirage F1C.

Vlastimil Kajfosz — Nádražní č. 192, 73991 Jablunkov 2, CSRS — poszukuje modeli lotniczych firm zachodnich i farb modelarskich. W zamian oferuje materiały modelarskie oraz modele firm KP, Směr i innych.

Arkadiusz Bednarz — ul. Kingi 49/3, 41-500 Chorzów II — poszukuje planów, schematów malowania i kalkomanii do modeli Westland Lynx, P-38, Jaguar, P-61, F8F, F6F oraz modeli Novoexport i innych. W zamian oferuje modele Novo, Směr, KP i numery „Skrzydlatej Polski".

Romuald Skoczylas — ul. Ogrodowa 53/8, 16-400 Suwałki — poszukuje TBiU nr 42. W zamian oferuje inny numer TBiU, jeden z tomików (6, 9, 17, 21) Biblioteczki Skrzydlatej Polski lub inne wydawnictwa lotnicze.

Tomasz Górkowski — ul. Zielona 4, 62-053 Pecna, woj. poznańskie — poszukuje książek z cyklu II wojna światowa i innych.

Mieczysław Grabiński — ul. Konopczyńskiego 4 m. 4, 00-335 Warszawa — zainteresowany jest wymianą czasopism modelarskich.

Andrzej Ziętara — ul. Zwycięstwa 16, 97-140 Piotrków Tryb. — poszukuje numerów 2, 10, 11, 13, 21/1988 „Skrzydlatej Polski", TBiU i licznych MM.

Witold Rudolf — 49-250 Otmuchów, skr. poczt. 20 — proponuje do wymiany następujące programy komputerowe ATARI 800 XL(65XE/130XE): F-15 Strike Eagle, Fighter Pilot (F-16), Spitfire 40 (loty nad Wielką Brytanią w 1940), MiG Alley Ace (walki powietrzne), Spitfire Ace (rozwinięcie MiG Alley Ace), Jumbo Jet pilot (lot B-747), Solo flight (lot samolotem pocztowym), Tomahawk (lot śmigłowcem Apache).

Arkadiusz Kalewicz — ul. Szymanowskiego 7/15, 03-477 Warszawa — poszukuje modeli samolotów japońskich (mogą być gotowe) z okresu II wojny światowej. Chciałby korespondować z osobami interesującymi się lotnictwem na Pacyfiku w okresie II wojny światowej.

OGŁOSZENIA DROBNE

Udostępnię dokumentację lotni, motolotni, silników, samolotów, wiatrakowców. Nowicki — Wrocław 11, skrytka 105. (Ogł. nr 1)

Andrzej Zimowski — 91-723 Łódź, ul. Lumumby 3 — odstąpi kserowycinanki samolotów, okrętów, czołgów. MM (znaczek). (Ogł. nr 172)

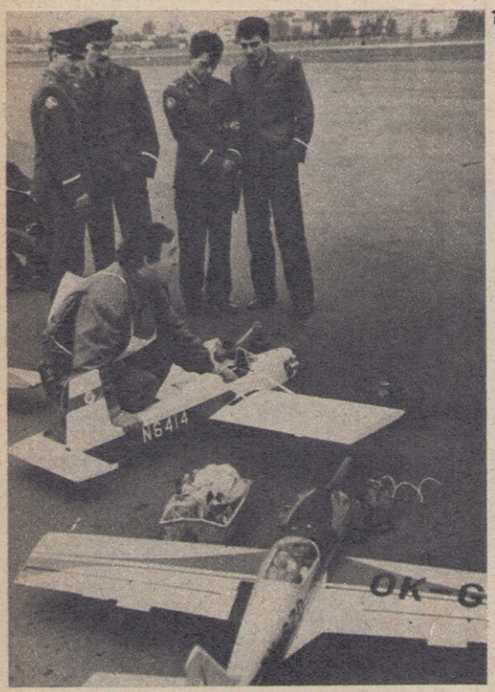
FS-2 klasyczny symulator lotu, Commodore 64/128, dokumentacja polskojęzyczna. Adam Dzierżanowski, Warszawa 22, skr. poczt. 52. (Ogł. nr 173)

Modele: 1/48 „Monogram", 1/35 „Tamiya" — sprzedam. Koperta + znaczek. Dariusz Salecki — 57-300 Kłodzko, ul. Walecznych 106. (Ogł. nr 176)

Modele NOVO, SMER, TBiU — sprzedam. Znaczek. Marek Bryłka — 44-293 Gaszowice. (Ogł. nr 177)

Lotnię 16 m², dźwigarową, stan idealny — sprzedam. Wiadomość: Remigiusz Podrez — 78-100 Kołobrzeg, ul. Chopina 8 m 22. (Ogł. nr 179)

Andrzej Haliński — 82-103 Stegna, ul. Morska 16, odstąpi wycinanki ksero samolotów, okrętów, czołgów. Koperta + znaczek. (Ogł. nr 180)



1

2

MAKIETY I AKROBACJA W DĘBLINIE

W Szkole Orląt w Dęblinie w dniach 23—25 września rozegrali swoje mistrzostwa Polski modelarze startujący z makietami zdalnie sterowanymi klasy F4C i modelami akrobacyjnymi klasy F3A.

Nie był to mariaż szczęśliwy, bowiem jedni i drudzy potrzebowali wolnej przestrzeni radiowej, co oznaczało loty na zmianę i nie pozwalało na zmiany w programie. Przy złej pogodzie, jaka panowała w czasie mistrzostw, było to dużym utrudnieniem; trzeba było wykorzystywać dosłownie każdą godzinę, a przecież we wrześniu dni są krótkie.

Z różnych przyczyn nie wszyscy zakwalifikowani stawili się, toteż w klasie F4C wystartowało jedenastu zawodników, a w F3A — dziewięciu. Po udanych mistrzostwach w klasie F4C w ubiegłym roku w Katowicach, tegoroczne wykazały, pod względem sportowym, pewien regres. W rozgrywce liczyło się tylko czterech zawodników; pozostali mieli trudności z poprawnym wykonaniem lotu. Nie bez znaczenia była tu pogoda: silny porywisty wiatr o prędkości 6—12 m/s. W tej sytuacji zawodnicy dobrze przygotowani (tzn. dobrze latający) mniej odczuli tę niedogodność. Wykonano więc tylko dwie kolejki lotów. Zawodnicy, którzy ze względu na silny wiatr zrezygnowali z lotu w drugiej kolejce, nie mieli już możliwości odrobienia strat.

Na wyróżnienie zasługuje Jerzy Klimczak, który znakomicie dawał sobie radę w tych niewątpliwie trudnych warunkach, latając makietą samolotu z 1910.

Ocena techniczna wykazała duże rozbieżności: od 1 534 (Zlin 50L) do 587 pkt. Jak na mistrzostwa Polski jest to różnica niepokojąca.

W klasie F3A nic się nie zmieniło w stosunku do lat poprzednich. Zawodnicy, z wyjątkiem Jerzego Kosińskiego, startowali ze swoimi starymi modelami. Model Kosińskiego, ciężki i trochę większy od modeli rywali, mógłby kręcić figury jeszcze wolniej i ciaśniej, a więc niżej i bliżej sędziów.

W tej klasie nie można już mówić o zastoju — jest to wręcz cofanie się. Należy szybko podjąć decyzje, które zachęcą zawodników do opracowywania nowych modeli. Loty zaprezentowane na mistrzostwach, byłyby poprawne w latach... siedemdziesiątych. Szkoda ogromnego wysiłku modelarzy parających się tą kategorią.

WYNIKI

Klasa F4C: 1. Stefan Gaudyński (A. Łódzki) — CSS-11 — 2 950,4 pkt., 2. Roman Pietrzyk (A. Śląski) — Zlin 50L — 2 852,25 pkt., 3. Wiesław Szubski (A. Włocławski) — Cessna 150 Aerobat — 2 612,1 pkt.

Klasa F3A: 1. Jerzy Kosiński (A. Warszawski) — 2 998 pkt., 2. Wiesław Piotrowski (A. Warszawski) — 2 856 pkt., 3. Franciszek Glosowicz (A. Krakowski) — 2 818 pkt.

PAWEŁ WOŹNIAK

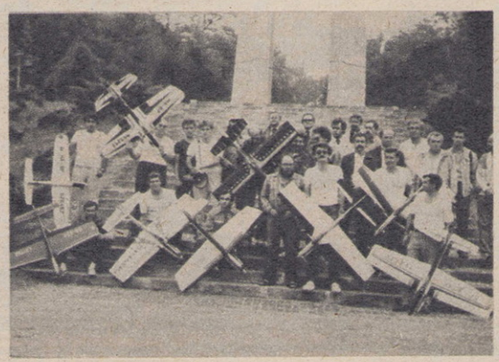
3

4

5

Na zdjęciach:
1 — Na pierwszym planie — Zlin 50L Romana Pietrzyka; w głębi — Volksplane VP-1 Alfreda Więcława z A. Bielsko-Bialskiego (6. miejsce w klasie F4C).
2 — Jacek Wojciechowski (A. Leszczyński) z makietą samolotu Piper L-4 o masie 5 kg, napędzaną silnikiem Webra 10 ccm.
3 — Jerzy Kosiński — mistrz Polski w klasie F3A.
4 — Cessna 150 Aerobat Wiesława Szubskiego — model w podziałce 1:5, napędzany silnikiem Webra 61 o poj. 10 ccm.
5 — Przednia część modelu samolotu Blackburn Monoplane 1910 zbudowanego przez Jerzego Klimczaka z A. Łódzkiego; makieta o masie 2,5 kg napędzana silnikiem żarowym McCoy o poj. 5,6 ccm.
Zdjęcia: Zygmunt Janecki

POZNAŃSKI MITYNG



Po raz piąty odbyły się w Poznaniu towarzyskie, międzynarodowe zawody modeli latających na uwięzi — Poznański Mityng'88. Czterokrotnie rozgrywane były one tylko w klasie F2B, tym razem włączono do zawodów również konkurs makiet F4B.

Konkurs makiet rozegrany w pierwszym dniu zawodów zakończył się sukcesem Christiana Reyera z Rostocku — obecnego mistrza NRD w tej klasie. Drugie miejsce zdobył Przemysław Gola — junior, który jeszcze tydzień wcześniej, podczas mistrzostw Polski w Częstochowie, zajął siódme miejsce wśród seniorów. Następne miejsca podzielili między siebie zawodnicy z modelami sylwetkowymi. Nadmienić należy, że były to pierwsze od bardzo wielu lat zawody makiet F4B w Poznaniu i mamy nadzieję, że wejdą już one na stałe do naszego programu imprez.

Koronną konkurencją Mityngu pozostaje jednak akrobacja. W tym roku ze względu na niefortunny termin zawodów (zwykle rozgrywane one były pod koniec sierpnia) — 1 do 4 września — nie przybyło na nie kilku zaproszonych zawodników z Czechosłowacji i Węgier. Pierwsza kolejka lotów odbyła się podczas idealnej pogody. Następnego dnia silny, porywisty wiatr popsuł nieco humory startujących, ale na szczęście nie na tyle, aby uniemożliwić rozegranie zawodów do końca.

Po zawodach obecni na Cytadeli mieszkańcy Poznania mogli obejrzeć pokazy modelarskie, do których, oprócz modelarzy lotniczych, włączyli się również modelarze LOK-u wystawiając wiele modeli pływających i kołowych.

Nad całością przygotowań i przeprowadzeniem zawodów czuwali dwaj instruktorzy młodego klubu modelarskiego Iskra przy Poznańskiej Spółdzielni Mieszkaniowej — Janusz Węcławiak i Marek Dominiak. Dzięki ich zaangażowaniu oraz wydatnej pomocy Zdzisława Gwoździa — dyrektora ODK Dąbrówka i Romana Mańkowskiego z UD Poznań Stare Miasto, zawody przebiegły bardzo sprawnie, wzbudzając uznanie gości z Węgier, NRD i Czechosłowacji.

Głównym sponsorem była Poznańska Spółdzielnia Mieszkaniowa, ponadto pewną pomoc finansową organizatorzy uzyskali z poznańskiego LOK-u, Unisco, Społem, Pewexu i Urzędu Dzielnicowego Poznań Stare Miasto. Dzięki temu można było zakwaterować uczestników imprezy w bardzo dobrym hotelu Jowisz, zapewnić im dobre wyżywienie i właściwe warunki pobytu w naszym mieście. Mamy nadzieję, że tak będzie również w następnych latach.

(P.Z.)

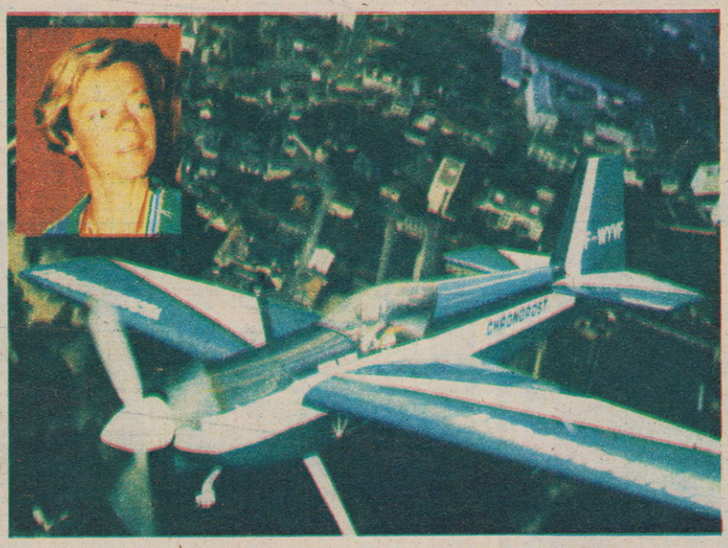
Wyniki zawodów

Klasa F2B: 1. Piotr Zawada (Poznań) — 5 471 pkt. 2. Janusz Węcławiak (Poznań) — 5 235 pkt. 3. Zbigniew Siwik (Piła) — 5 223 pkt.

Klasa F4B: 1. Christian Reyer (Rostock, NRD) — 2 940 pkt. 2. Przemysław Gola (Poznań) — 2 137 pkt. 3. Paweł Zawada (Poznań) — 1 953 pkt.

U góry — zawodnicy w klasie F2B, sędziowie i organizatorzy u stóp Dzwonu Pokoju na Cytadeli Poznańskiej; poniżej — zawodnicy w klasie F4B z modelami.

Zdjęcia autora



MEDALISTKA

Catherine Maunoury, zdobywczyni 2 medali (w tym złotego) na mistrzostwach świata w akrobacji samolotowej w Kanadzie. Startowała na samolocie Mudry CAP-230.

KATASTROFA

Tak wyglądał po katastrofie francuski samolot Aerobus A-320, który runął na las w Mulhouse po starcie, podczas pokazów lotniczych w czerwcu 1988. Wśród 130 zabitych i rannych byli dziennikarze, przedstawiciele władz lokalnych i zwycięzcy w konkursie prasy miejscowej. Komisja ustaliła, że A-320 wznosił się po torze (czas, wysokość, prędkość): start — 7,2 m — 205 km/h; 1 s — 9 m — 202 km/h; 5 s — 9,6 m — 220 km/h; 7 s — 9,6 m — 221 km/h; 13 s — 12 m — 238 km/h; 17 s — 15 m — 254 km/h; 25 s — 30 m — 272 km/h. Silniki pracowały normalnie, zawiodła automatyka ich sterowania oraz kontroli przeciągnięcia.

„WROCŁAW" W NRD

Organizacja młodzieżowa FDJ zaprosiła na zlot w NRD baloniarzy z Klubu Sportów Balonowych ZSMP we Wrocławiu z balonem SP-BYG „Wrocław". Startowano w czasie festynu 1988-08-13—18 w Karl-Marx-Stadt. Ekipa polskich baloniarzy — instr. pil. Jerzy Blitz, pil. bal. Jerzy Sabadasz z załogą: Franciszek Nazarewski i Robert Helak — wielokrotnie podnosiła na linie balon z chętnymi pasażerami oraz dokonała dwóch przelotów na odległość 12 i 14 km. Jako ciekawostkę wspomnianych pokazów pokazujemy nadmuchiwaną makietę stacji kosmicznej, której pasażerem w czasie festynu był pierwszy kosmonauta NRD. (C)

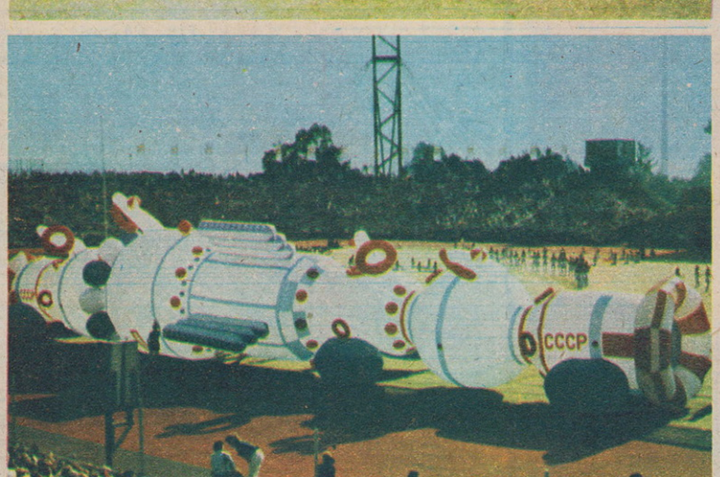
KLUB SPORTÓW BALONOWYCH UNIWERSYTETY ROBOTNICZE ZSMP WROCŁAW

ZBIERACZOM

Godło międzynarodowego sympozjum Europa w kosmosie, które odbyło się w kwietniu 1988 w Strasburgu we Francji.

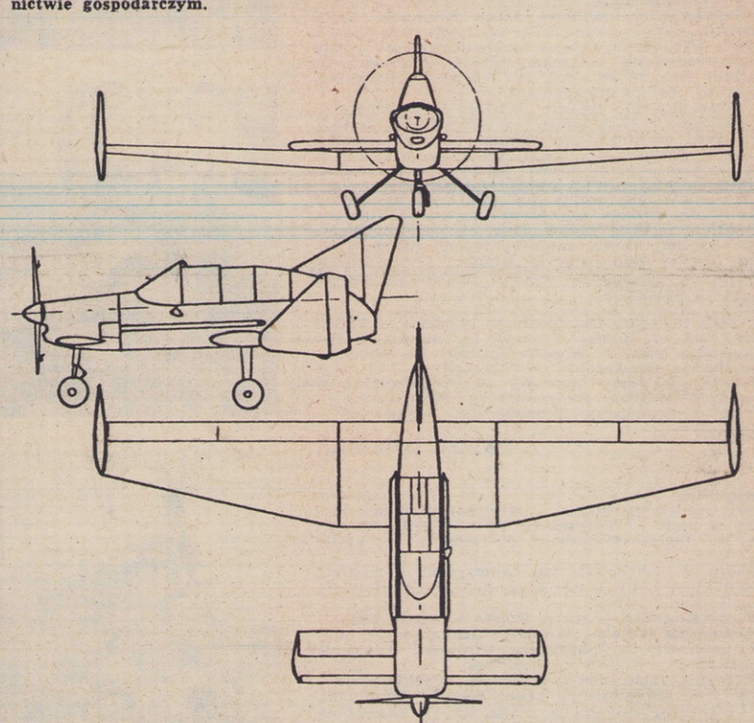
MISTRZOSTWA EUROPY

Ventus CM oraz czechosłowacki L-13SW Vivat na mistrzostwach Europy motoszybowców w 1988 w Issoudun we Francji. W 3 klasach startowało łącznie 50 zawodników z 8 państw. Zwycięzcami zostali dwaj Niemcy z RFN oraz Francuz, na szybowcach ASH-25E, SF-25E i Ventus BT. Pilot fiński latający na L-13SW zajął 7. miejsce. Najwięcej startowało motoszybowców Ventus, ASW, ASH oraz DG. W 1990 mają być rozegrane pierwsze mistrzostwa świata motoszybowców. Może z udziałem polskich Ogarów?



IDEAŁ PO WŁOSKU

Specjaliści włoscy tak wyobrażają sobie idealny 2-miejscowy samolot szkolno-treningowy. Rozpiętość — 10 m, masy — 500 do 550/750 do 800 kg, prędkości — ok. 300/85 do 90 km/h, silnik o mocy 180—200 KM (147 kW). Możliwość wykorzystania w lotnictwie gospodarczym.



Zdjęcia i rysunki: Jerzy Blitz, „Aviasport", „Aviation Magazine International", „Volo a Vela", archiwum.